Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas
S/C

Versión Taquigráfica N° 2296 de 2003

MEGACONCESIÓN PEAJES, PUERTOS, DRAGADO, RUTAS NACIONALES Y VÍAS FÉRREAS

Exposición del señor Ministro de Transporte y Obras Públicas y sus asesores

Versión taquigráfica de la reunión realizada el día 16 de diciembre de 2003

(Sin corregir)

PRESIDE: Señora Representante Martha Montaner.

MIEMBROS: Señores Representantes Juan Justo Amaro Cedrés, Ricardo Castromán Rodríguez, Juan Domínguez y Julio C. Silveira.

DELEGADOS DE SECTOR: Señores Representantes Raúl Argenzio y Enrique Pérez Morad.

ASISTEN: Señor Representante José Homero Mello.

INVITADOS: Por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas señores, ingeniero Lucio Cáceres Behrens, Ministro; doctor Juan Aguerre, Subsecretario; Presidente de la Administración Nacional de Puertos, ingeniero Luis Laureiro; asesor jurídico del Ministerio doctor Naume Goldberg; Director de Vialidad, ingeniero Juan Etcheverz; Gerente Ferroviario, ingeniero Gustavo Tetamandi; Inspectora Naval, ingeniera Graciela De León; Gerente de Inversiones, ingeniera Cristina Carlomagno; Gerente de Concesiones, ingeniero Arturo Larriera; Gerente de Explotación Ferroviaria, Fernando Souto; Gerente del Regional N° 2, Marcelo Borrelli; asesores, ingeniero Enrique Medina y arquitecta Rossana Tierno.

SEÑORA PRESIDENTA (Montaner).- Habiendo número, está abierta la reunión.

La Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas tiene el gusto de recibir a una delegación del Ministerio de Transporte y Obras Públicas integrada por el señor Ministro, ingeniero Lucio Cáceres; por el señor Subsecretario, doctor Juan Aguerre; por el Gerente Ferroviario, ingeniero Gustavo Tettamanti; por el Director de Vialidad, ingeniero Juan Echeverz; por el Presidente de la ANP, ingeniero Luis Loureiro; por la Directora de la Dirección Nacional de Hidrografía, ingeniera Graciela De León; por la Gerente de Inversión, ingeniera Cristina Carlomagno; por el Gerente de Concesiones, ingeniero Arturo Larriera, por el asesor jurídico del Ministro, doctor Naume Goldberg; por los asesores del Ministro, ingeniero Enrique Medina y

Arquitecta Rossana Tierno; por el Gerente de Explotación Ferroviaria, ingeniero Fernando Souto; por el Gerente del Regional Nº 2, Marcelo Borrelli y por el Jefe de la División Puertos, ingeniero Carlos Colon.

La Comisión solicitó la presencia de los representantes del Ministerio de Transporte y Obras Públicas a fin de considerar los siguientes puntos: Megaconcesión; Peajes -subsidios; puestos de trabajo-; Rutas Nacionales - Nº 39 Maldonado-San Carlos-; Puertos; Nueva Palmira, Fray Bentos, La Paloma y Paysandú; dragados Pasos del río Uruguay; estado de vías férreas.

SEÑOR DOMÍNGUEZ.- En primer lugar, quiero saludar a la delegación y, en segundo término, me gustaría saber con qué tiempo cuenta el señor Ministro; es importante saberlo teniendo en cuenta el extenso temario a considerar.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Podríamos seguir hasta la hora 18 o 18 y 30, dado que tengo un compromiso a la hora 19.

La verdad es que es un buen surtido de temas a tratar. No sé cuál será la mecánica a seguir, si los señores Diputados van a hacer preguntas sobre estos temas o si quieren que yo haga una exposición. El problema es que si hago una exposición, me podría llevar hasta la hora de finalización de la reunión.

SEÑOR CASTROMÁN RODRÍGUEZ.- De la misma manera, si nosotros nos ponemos a hablar, podríamos llegar hasta esa hora sin tener respuestas del señor Ministro.

SEÑORA PRESIDENTA.- Las inquietudes son de quien hace la convocatoria, es decir, de los integrantes de la Comisión. De manera que me parece que los señores Diputados deberían plantear las preguntas al señor Ministro y quienes lo acompañan.

SEÑOR CASTROMÁN RODRÍGUEZ.- Saludo a la delegación.

Como se ha podido apreciar, el temario es variado y muy importante. La invitación a participar en esta reunión de la Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas tiene como objetivo sacarnos algunas dudas e informarnos acerca del estado de situación de todos los temas planteados.

Hemos venido siguiendo estos asuntos con particular interés, fundamentalmente porque nosotros votamos negativamente cuando se planteó la Megaconcesión; no compartimos algunos criterios seguidos en las políticas de puertos y ferroviarias. Creemos que esta Comisión asesora del Parlamento es el ámbito natural para tratar estos temas y ustedes son las autoridades que tienen bajo su competencia estos tres "megatemas"; son tan importantes y vastos que los considero "megatemas".

Voy a tratar de ser muy breve. En primer lugar, quiero referirme a la Megaconcesión, a la respuesta a un pedido de informes que se me contestó en tiempo y forma, quizás por aquello de que la ley está funcionando, aunque tengo que admitir que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas ha sido particularmente responsable y casi siempre me ha contestado; creo que queda muy poco en el debe.

En función de la contestación que se nos ha dado, estamos preocupados por la baja recaudación en los peajes. La instalación de los peajes, en los distintos departamentos fue motivo de movilizaciones por parte de los vecinos e, inclusive, hay algún proyecto de ley para suspender el cobro de los peajes hasta tanto se realicen las obras.

Hemos leído en algún medio de prensa -tenemos recortes- dichos del señor Ministro y del señor Subsecretario referidos a lo poco que se ha recaudado, que avalan lo que vamos a decir en nuestra intervención. Según ustedes han manifestado, se recaudaron US$ 2:581.000 de una entrega de US$ 14:300.000 por parte de la Dirección Nacional de Vialidad, de las obras que están en ejecución, en trámite de contratación y en trámite de licitación.

Por razones que todos conocemos, hemos tenido que recorrer gran parte del país tres, cuatro y hasta cinco veces, fundamentalmente departamentos en los que se instalaron los ocho nuevos peajes, y hemos comprobado que el transito es mínimo; eso da la pauta de la información que nos brindaron. A nuestro juicio,

lo más preocupante -ustedes nos darán las explicaciones- de la información que nos suministraron es la baja recaudación del primer semestre y que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas deberá completar a la Megaconcesión US$ 25:000.000 anuales durante cuatro años. A eso debemos agregar, según la información que manejamos, una partida de US$ 4:500.000 para el mantenimiento de los kilómetros de ruta concesionada.

Con respecto a las obras que se están ejecutando, las que se van a adjudicar y las que se van a licitar, ustedes nos han informado que significan US$ 116:000.000. De acuerdo con un resumen que hicimos, teniendo en cuenta este primer indicador, que quizás mejore en este trimestre o cuatrimestre de la temporada estival, el Ministerio aportará US$ 24:500.000 por año, es decir US$ 98:000.000 en los cuatro años. Entonces, de los US$ 116:000.000 previstos para inversiones y mantenimiento, el Estado aportará US$ 98:000.000. Según nuestros asesores, algunas cuentas que nosotros hicimos y algunos documentos que tenemos, el aporte del Estado uruguayo en estos cuatro años cubrirá casi la totalidad del gasto previsto, por lo que, a nuestro juicio, se pierde la justificación política que ha dado el Ministerio a la Megaconcesión, dado que el aporte de capitales de riesgo privados es casi nulo, por no decir nulo; no sé de ningún privado que haya invertido.

Nos parece que esto persigue -voy a decir lo que pienso- un fin ideológico-político, que es dejar a cero kilómetro parte de las rutas nacionales comprendidas en la Megaconcesión para después, quizás, subastarlas, lo que ha sido una característica de esta Administración. Nosotros hemos rechazado esto permanentemente y hemos dado nuestro argumentos, que nos parecen de total recibo, y entendemos que esta es la oportunidad de decirlo.

En otro orden de cosas, queremos hacer otras preguntas. Queremos saber si la Corporación Vial del Uruguay, que es la persona jurídica que actúa en la Megaconcesión, recurrirá a algún crédito internacional a fin de colaborar con el financiamiento del plan y si puede por sí sola recurrir a ese crédito o si el Ministerio de Transporte y Obras Públicas tiene la posibilidad de hacerlo. También nos gustaría conocer si han realizado un conteo del transito actual y proyecciones de transito nacional e internacional que justifiquen económicamente el plan, y si tienen una estimación -seguramente la tendrán- de lo que se calcula recaudar por peaje en cada ruta durante los quince años establecidos para la Megaconcesión. Asimismo, queremos saber si han hecho algún estudio sobre la posibilidad de colocar las obligaciones de infraestructura en el mercado nacional o internacional. El transporte de carga por camión está en una situación bastante comprometida -esta Comisión sabe que esto es así, porque aquí han concurrido todas las asociaciones y gremios de transportistas-; por lo tanto, queremos saber cómo se va a asimilar el costo agregado de los nuevo peajes y cómo va a incidir en el costo país.

El otro punto al que me quiero referir, por lo menos en esta primera intervención, es el relativo a los puestos de trabajo. Recuerdo que en una comparecencia del señor Ministro a esta Comisión se nos mostraron transparencias en una pantalla que indicaban lo que la Megaconcesión iba a significar y se habló de cuatro mil o cinco mil puestos de trabajo. Nos gustaría saber cuántas personas están trabajando al día de hoy. Nos manejamos con datos que hemos bajado de la página web de la Dirección Nacional de Vialidad. A nuestro juicio, la Megaconcesión no ha llenado para nada las expectativas que quizá otros actores políticos tuvieron; nosotros no. Entendemos que, en realidad, se están utilizando los dineros públicos para poner en buenas condiciones las carreteras nacionales para el transporte de lo que fuere y luego aplicar esa política, que no compartimos, de subastar, concesionar, vender o regalar. Utilizo estos términos porque no sé usar otros, no me apeo de ninguno de ellos y no voy a salir después a desmentirme.

Nos parece que sería buena cosa tener un panorama primario sobre este tema que he encarado rápidamente.

Posteriormente quisiera referirme a los puertos y en particular a una contestación del señor Ministro con respecto a un crédito que se habría solicitado en un seminario realizado en Río de Janeiro, sobre vías férreas, que obviamente nos interesa, así como a la ciudadanía de este país y a todos quienes ven con preocupación que eso supone más endeudamiento.

En una entrevista realizada al señor Ministro por el periodista Emiliano Cotelo, en "El Espectador" aparecen manifestaciones que son contradictorias con respecto a otros dichos suyos vertidos en otros medios de prensa. Pero de contradicciones está lleno el mundo; nosotros nos contradecimos a cada rato. Por lo tanto, quizás, el señor Ministro pueda darnos alguna explicación que nos satisfaga.

SEÑOR DOMÍNGUEZ.- No debemos desconocer que en los últimos meses ha sido motivo de mucha preocupación en la ciudadanía un funcionamiento diferente con respecto a los contratos que tenemos con la empresa Consorcio del Este. Nos referimos a los peajes de ida y vuelta, a esta altura ya famosos. Nosotros sabemos cuál ha sido la actitud del Tribunal de Cuentas y también conocemos las respuestas posteriormente dadas por el Ministerio. De todas maneras, nos parece muy importante tener una versión directa de cómo está planteada la situación actual, cuestión que al menos a nivel de la población sigue pendiente y dentro del marco de las grandes preocupaciones que tenemos en torno a la Megaconcesión.

Para encauzar el tema desde el punto de vista político, quiero recordar también que en una oportunidad que estuvo el señor Ministro con una delegación en esta Comisión tuvimos respuestas con relación a los contratos en lo que tenía que ver con los ajustes de los costos de los peajes. Se adujo que era muy difícil y costoso para el Ministerio cambiar los contratos; nosotros hacíamos mención a que se ajustaban por el dólar y el IPC. Sin embargo, ahora vemos que no hubo ningún problema en cambiarlo y que el Tribunal de Cuentas dice que no está bien porque el contrato establece que es para tránsito de salida.

Hay una batería de planteos diferentes, pero reitero que es importante conocer el punto de vista de la delegación.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- No voy a responder esta pregunta del señor Diputado Domínguez, no porque no la tenga clara sino porque no es el motivo de la convocatoria. Nos vamos a ceñir a la convocatoria, que ya es bastante extensa. En la oportunidad en que el tema esté en el orden del día vamos a estar encantados de hablar de la concesión de la ruta interbalnearia y de dar las contestaciones del caso. El temario de hoy es bastante amplio como para poder atenderlo en el plazo que tenemos. Por lo tanto, reitero, me voy a ceñir a los puntos motivo de la convocatoria.

Con relación a las preguntas del señor Diputado Castromán, creo que hay una gran confusión. Comprendo que es un tema complejo, que muchas veces se precisa una iniciación en el manejo de conceptos como inversiones, rescates, cuotas, valores actuales de egresos y una cantidad de elementos que forman parte de la ingeniería financiera de estos proyectos; si no se cuenta con esa iniciación, resulta difícil entender los términos. Surge claramente de las preguntas realizadas que hay dificultad de comprensión del negocio concesional, de los números correspondientes y de los conceptos incorporados en dichos números.

Voy al tema de la convocatoria, que son los subsidios. Una concesión tiene ingresos y egresos. Este negocio concesional prevé US$ 25:000.000 anuales de ingresos, que provienen del precio de los peajes, de los aportes del Estado o subsidios y, a su vez, del acceso a los distintos mecanismos de crédito que se puedan conseguir a través del concesionario, ya sean créditos externos, emisiones de documentos, securitización de flujos futuros, o sea, hacer presente un flujo diferido en el tiempo. Hasta la propia palabra "securitización" es difícil de comprender, si uno no ha tenido una preparación en el tema.

En el caso de la megaconcesión está previsto un ingreso de US$ 25:000.000 anuales por concepto de la suma de dos de esos ingresos de que hablamos. Uno de los ingresos es el ingreso por peajes y el otro es por aportes. La suma de los dos es US$ 25:000.000. Si se recauda más, el aporte que hará el Estado será menor; si se recauda menos, el aporte que hará el Estado será mayor. Pero, en definitiva, el total es US$ 25:000.000. O sea que estos US$ 4:500.000 a los cuales hacía referencia el señor Diputado Castromán Rodríguez, seguramente provienen de una mala lectura de cómo es el acuerdo concesionario. Esta es la situación que se da en los primeros años de la concesión.

A partir de un determinado momento, se da una situación distinta: por un lado, ingresan los peajes de la Ruta Interbalnearia, habiendo concluido el contrato con Consorcio del Este y, por el otro lado, deja de aparecer una parte de lo que es el aporte del Estado, lo cual sucede a partir del cuarto año de la concesión. Inclusive, existe hasta la posibilidad de que quien en su momento tenga que decidir, pueda resolver que determinadas obras se sigan haciendo por el régimen de concesión o no, y de la misma forma puede decir: "Bueno, muy bien, esto no va a estar dentro de las obligaciones; tampoco va a estar dentro de los derechos"

O sea que la ingeniería financiera es realmente un elemento muy complejo. Hemos remitido los elementos para que puedan estudiarlos, pero comprendo que son temas que sería conveniente que los señores Diputados

que quieran tener una comprensión más profunda los estudiaran con algunos de los asesores económico-financieros que pueden tener dentro de sus colectividades partidarias.

La realidad es que hoy la megaconcesión es la forma en la cual el Ministerio de Transporte y Obras Públicas ha podido dar parcial satisfacción a algo que este propio Parlamento votó porque este Parlamento votó estas obras que nosotros estamos haciendo; no son obras nuevas. Lo que es nuevo es que este Parlamento votó US$ 143:000.000 de presupuesto y hoy la realidad es que el presupuesto es de US$ 63:000.000 y, probablemente, sea de US$ 53:000.000. Por lo tanto, lo que está muy claro es que no se puede hacer con US$ 53:000.000 lo que en principio se iba a hacer con US$ 143:000.000. Entonces, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas fue viendo erosionar en forma progresiva sus recursos porque desde los US$ 143:000.000 que se habían votado, en realidad, se llegó a US$ 120:000.000, que luego fueron US$ 82:000.000, después US$ 67:000.000 y aquí estamos. Por lo tanto, en un momento de recesión de actividad, lo que se busca es mantener un nivel a través de apalancar los pocos recursos que tiene el Estado -que son precisamente los que van como aportes- con la incorporación de los otros dos conceptos: por un lado, el concepto de los precios que se cobran por peaje y, por el otro lado, al tener esas dos componentes, lograr la otra componente que es la que busca el concesionario, que es la de los créditos.

Entonces, de esa forma, se logró el financiamiento para realizar estas obras en esta red que es una pequeña porción de la red nacional -son 1.200 kilómetros-, aunque muy importante porque es la que canaliza el 70% del tránsito de la red de todo el país; por lo tanto, son los tramos prioritarios. Esto es lo que venimos haciendo y quienes circulan por las carreteras habrán visto que aquellos tramos que estaban más deteriorados, han sido rehabilitados; aquellos otros tramos que estaban envejeciéndose, han sido conservados; y aquellos que estaban en buena condición, han sido mantenidos. Lo habrán visto en las Rutas Nacionales Nº 1, Nº 2, Nº 3, Nº 5, Nº 8, Nº 9, Nº 11 y en alguna ruta más.

Esta es la situación. Aquí no ha habido una recaudación de los peajes menor a la prevista. Tal vez, los valores que tenga el señor Diputado puedan responder al primer semestre que no está completo. No nos olvidemos que esto no se empezó a cobrar desde el 1º de enero. A su vez, debe tener una información que no sé si llega a la mitad del año.

La verdad es que los peajes que han sido recaudados han estado dentro de los valores previstos, a pesar de que estamos en una situación en que a nadie escapa las dificultades del país sobre su economía y, por lo tanto, sobre el movimiento de personas y de bienes. La verdad es que estamos dentro de lo que fueron las previsiones y estimamos que la recaudación anual por concepto de peajes será de alrededor de US$ 5:500.000.

Por lo tanto, si hablamos de esta suma, para llegar a los US$ 25:000.000, lo que hay son US$ 19:500.000 de aportes que el Estado realizará.

En definitiva, hoy, con estos US$ 25:000.000, hemos podido hacer obras por valor de US$ 37:000.000. Ahí está la demostración de cuál es la ventaja que esto tiene. En definitiva, ya sea por peajes o por aportes, se colocaron US$ 25:000.000 y se pudieron hacer obras por US$ 37:000.000. Nuestra aspiración era que se hubiera hecho obras por un valor mucho más importante. Seguramente que allí no nos ha ayudado la situación financiera, la situación de riesgo país y de riesgo regional; seguramente, todo ello ha determinado que en la búsqueda de financiamientos complementarios, ya sea por la vía del crédito, de la emisión de documentos, de la securitización de flujos de ingresos futuros, en fin, de los distintos instrumentos que se pueden utilizar, nuestro concesionario, la Corporación Vial del Uruguay, no pudiera acceder a un financiamiento mayor, lo que le hubiera permitido generar un volumen mayor de obras que el que corresponde a los US$ 37:000.000, a los cuales hice referencia. O sea que nuestra aspiración era que el apalancamiento hubiera sido de más de US$ 50:000.000. La verdad es que sobre US$ 25:000.000, apalancó a US$ 37:000.000. Además, estos US$ 25:000.000 no han sido de fácil constitución, porque esos recursos -no nos olvidemos-, desde el momento en que son aportes, vienen del fisco y de Rentas Generales, y estas no se han caracterizado por haber estado en el momento más holgado. Por ejemplo, ayer pasábamos revista y en este momento tenemos un atraso de aproximadamente US$ 8:000.000 de los pagos que deberíamos haber hecho por concepto de aportes del Estado a la Corporación Vial del Uruguay. Por lo tanto, es difícil decir a nuestro concesionario: "Señores, salgan a buscar más recursos", cuando se ha pagado la mitad por parte de una de las fuentes de ingresos, que son los aportes que hace el Estado; para que se tenga una idea son US$ 8:000.000 de un total de US$ 15:000.000, o sea que se ha pagado la mitad. Eso lo ha compensado la

Corporación Vial de Uruguay, porque logró contratar un crédito con la Corporación Andina de Fomento, que precisamente les ha dado un apoyo financiero. Asimismo, les ha permitido que a lo largo de este año todas esas obras que ven en ejecución hayan cobrado puntualmente al final del plazo que está marcado para el pago, lo que es sano y favorable; si hubiera sido de esa forma regularmente, no habría determinado que por obras hechas en Ejercicios anteriores en estos días tuviéramos que estar procesando una compensación por moras e intereses a las empresas por varios millones de dólares. Es un elemento muy importante que tengamos un sistema de construcción sano en el cual se produce...

SEÑOR CASTROMÁN RODRÍGUEZ.- ¿Me permite una interrupción?

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- ¿Me permite terminar?

SEÑOR CASTROMÁN RODRÍGUEZ.- Solo es una pregunta concreta. Quiero saber cuál es el monto del crédito que obtuvo la Corporación Vial de Uruguay al que hizo referencia el señor Ministro de Transporte y Obras Públicas.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- El monto de crédito que obtuvo es de US$ 25:000.000, que se integra en dos cuotas. La primera, de US$ 10:000.000, fue entregada a principios de año, y la segunda cuota está condicionada a un determinado avance y cumplimiento de los aportes que el Estado realiza; de constituirse en estos días, le permitiría que ingresara esta nueva cuota de US$ 15:000.000 adicionales.

Seguramente, nos hubiera gustado que los mecanismos de financiamiento hubieran permitido conseguir más recursos para este proyecto. Habrán advertido que la lista de obras es importante y, por lo tanto, no se trata de que no haya objeto que contratar; objetos sobran, pero hemos tenido esa restricción. El concesionario, que entre la ejecución de este año y la del próximo tiene comprometido al día de hoy aproximadamente US$ 116:000.000 -cantidad a la que hacía referencia el señor Diputado Castromán Rodríguez-, dice: "Yo tengo compromisos por US$ 116:000.000, tengo ingresos por US$ 25:000.000 y US$ 25:000.0000 -o sea, US$ 50:000.000-, más US$ 25:000.000 que provienen de la CAF, US$ 75:000.000; me empiezan a faltar aproximadamente US$ 40:000.000". Eso determina que en lugar de estar en un ritmo mucho mayor de obras, la Corporación Vial de Uruguay tenga una postura conservadora en cuanto al importe de obras que compromete.

O sea que esto se ha venido desarrollando tal como fue planteado a esta Cámara y tal como se ha planteado a la Cámara de Senadores en su momento; no ha tenido ningún cambio sustantivo. Las circunstancias no han sido las más favorables como para poder haber logrado que este mecanismo rindiera todo lo que era nuestra aspiración.

Con relación al tema de los puestos de trabajo -otro de los elementos que motivó la convocatoria en el día de hoy-, se pueden imaginar que si hay menor volumen de obra, hay menor volumen de trabajo, lo que nosotros habíamos previsto. No obstante ello, hoy hay 900 empleos directos en obra y podríamos estar estimando, en una relación de uno a tres entre directos e indirectos -relación que es habitual-, que hay 3.600 trabajando indirectamente. La cifra de 900 trabajadores es absolutamente clara e incontrovertible; se trata del personal que trabaja en las obras, según planilla del Banco de Previsión Social, o sea que no hay motivo para discutir esa cifra. Podrá ser discutible la relación entre directos e indirectos, pero la verdad es que en algunos casos hasta hemos visto que esa cifra es mayor en esa relación entre directos e indirectos, pero creo que este valor es, en general, aceptado.

Estos son los dos conceptos. O sea, con relación a los subsidios, no hay nada nuevo; simplemente, el total de peajes más los subsidios da US$ 25:000.000 anuales, lo que estaba previsto en el contrato y sigue estando previsto.

Con relación a los puestos de trabajos, se trata de la cantidad que mencioné.

No quiero dejar pasar la acusación subjetiva que hace el señor Diputado Castromán Rodríguez sobre el fin ideológico político por el cual se está poniendo a punto las carreteras para ser subastadas. No lo voy a dejar pasar, primero, porque no es así y, segundo, porque el Diputado una vez más confirma la visión de que en

este país quienes tenemos, circunstancialmente, la responsabilidad de Gobierno, tenemos la vocación masoquista o sadomasoquista de hacer mal a nuestro país y a nuestra sociedad, haciendo las cosas para que al país le vaya peor en lugar de que le vaya mejor. Podría replicar al señor Diputado Castromán Rodríguez en los mismos términos, poniendo la misma subjetividad de mi lado, pero no lo voy a hacer, porque no creo que esta sociedad ni sus representantes procuren el mal; creo que todos procuramos el bien. Aquí no hay ningún complot ideológico para el mal de las sociedades.

La verdad es que aprovecho la circunstancia para hacer alguna reflexión sobre contradicciones en que el propio señor Diputado Castromán Rodríguez mencionaba era humano caer. Él no comparte las concesiones, pero su partido político las hace, y varias veces, inclusive, modificándolas. Y las modifica en unos términos que, realmente, nos han causado sorpresa, porque los instrumentos se pueden usar, pero hay formas de hacerlo.

Entre otras, tengo aquí la concesión del Hotel Carrasco, una obra que ya estaba hecha y que de lo que se trataba era de proceder a su reciclaje; la concesión de "Autoparque", habiendo otorgado el derecho a estacionar sobre el pavimento que, tal vez, hace cuarenta o cincuenta años atrás pagó toda la sociedad y a la que se cobra un precio en la actualidad; la avenida Batlle y Ordóñez, que sin haber empezado ya está en la tercer renegociación de contrato; la recolección de basura...

SEÑOR CASTROMÁN RODRÍGUEZ.- ¿Me permite una interrupción?

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- No, señor Diputado, voy a terminar.

SEÑOR CASTROMÁN RODRÍGUEZ.- Me permito interrumpir al señor Ministro, porque nos viene a enmendar la plana de que hay que hablar de esto que está aquí, pero él viene a respondernos a nosotros. Si se quiere hablar de eso, hablamos hasta mañana...

SEÑORA PRESIDENTA.- Solicito que no dialoguen a los efectos de la correcta toma de la versión taquigráfica.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Usted planteó el tema aquí.

SEÑOR CASTROMÁN RODRÍGUEZ.- Usted viene a contestar al Parlamento.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Usted planteó en su intervención -que escuché muy atentamente- el fin ideológico-político por el cual detrás de esta concesión, y de las que en este país había llevado adelante el Poder Ejecutivo, se trataba de dejar a punto una red para posteriormente subastarla. Eso fue, textualmente, lo que usted dijo, y la versión taquigráfica no me deja mentir. Por lo tanto, como usted se está refiriendo a la intencionalidad que tenemos en las concesiones, no soy yo el que trae el tema sino usted.

Los temas específicos de la convocatoria a los que me he referido son el de los subsidios y los puestos de trabajo. He respondido estrictamente a los dos conceptos; megaconcesión, peajes, subsidios y puestos de trabajo. Luego, como segundo punto dentro de la megaconcesión, aunque no tiene nada que ver con ella, está el tema de las Rutas Nacionales -Nº 39 Maldonado-San Carlos-, empalme con el kilómetro 142, a lo que nos referiremos posteriormente. Por lo tanto quien ha planteado los conceptos de concesión y el de cuáles son las finalidades ulteriores que hay en el régimen de concesión, ha sido usted. Y como usted lo ha planteado yo respondo con estos elementos que son no solamente los de las razones propias de la megaconcesión sino los de varias otras experiencias que en el país se realizan; en su momento -no sé si como Ministro o como legislador-, tendré oportunidad de hacer consideraciones sobre las actuaciones del Gobierno de Montevideo.

El segundo punto que el Diputado Castromán Rodríguez me planteó fue el de las vías férreas. El señor Diputado conoce el artículo 150 de la Ley de Rendición de Cuentas del año pasado, por el cual se hizo una separación de lo que era la infraestructura ferroviaria y la operación. La verdad es que cuando esto empezó a gestarse teníamos una preocupación, porque se trataba de una reforma muy sustancial del modo ferroviario; una modificación tan importante siempre está llena de acechanzas, expectativas y temores pues no se sabe cómo va a desarrollarse un cambio de esta magnitud. Afortunadamente, se hizo a partir del 1º de enero de una

forma muy tranquila; por un lado, la empresa ferroviaria ha seguido operando sus tonelajes y, por otro, nosotros hemos tomado a nuestro cargo la infraestructura y los recursos humanos y materiales que la ley previó. Reitero que el equipamiento para atender la infraestructura provino de AFE y al cabo de este tiempo podemos decir que la situación ferroviaria no ha empeorado sino que, inclusive en algunos tramos -particularmente en la zona norte de Pintado-, hemos hecho una recuperación ferroviaria, hemos mejorado las prácticas de trabajo y el equipamiento dotando herramientas mecanizadas para tareas que tradicionalmente eran realizadas con herramientas muy primitivas, con mucho esfuerzo humano y muy baja productividad. Esto nos ha permitido conocer la red vial ferroviaria del país y su estado; se ha hecho un minucioso relevamiento de toda la red ferroviaria y por él hemos estado en condiciones de formular un proyecto de rehabilitación de la red, no para lograr grandes objetivos como sería el de transformarnos en un servicio de ferrocarril como el europeo, sino para lograr el objetivo de pasar de una vía que en la actualidad tiene como velocidad máxima de circulación veinte kilómetros por hora -con gran cantidad de tramos con restricciones de circulación inclusive por debajo de esa velocidad y en algunas circunstancias, como en tiempos de lluvia, condiciones de intransitabilidad- al mejor estándar que permite la planimetría y la altimetría que el ferrocarril inglés tenía en la época en que estas vías férreas funcionaban con un gran movimiento.

Eso es lo que hemos plasmado en un llamado a licitación que ustedes habrán observado que fue publicado en la prensa la semana pasada. En él lo que planteamos es que dado que a partir del 1º de enero de 2004 la ley prevé US$ 5:000.000 adicionales -teniendo en cuenta que los otros US$ 5:000.000 que ya preveía la ley a partir de 2003 son los recursos para el mantenimiento rutinario, es decir para atender la plantilla que hemos recibido de AFE, que hoy forma parte de nuestra plantilla de infraestructura ferroviaria, para atender los salarios, el trabajo y demás elementos del mantenimiento rutinario-, esa cifra va a ser la cuota de repago de una inversión de alrededor de US$ 50:000.000 a realizarse en cuatro años, que va a permitir ese cambio de los estándares de circulación existentes en la actualidad.

Así es cómo estamos en materia de infraestructura ferroviaria. Nosotros planteamos este tema a nivel de un seminario que se hizo en el Banco Nacional de Desarrollo donde expusimos dos proyectos en el marco de la iniciativa IIRSA -Iniciativa de Infraestructura de la Integración en Sudamérica-, donde el BNDES, la CAF y el BID, que eran los organizadores, tenían la mejor intención de apoyar estos proyectos de integración en materia de transporte y energía, pero realmente no se ha llegado a concretar ningún tipo de préstamo por parte de dichos organismos. Entonces, nosotros planteamos dos proyectos que estaban orientados hacia el sector privado, que es el que hoy en día tiene capacidad de inversión. Esos eran los proyectos de Barranca de los Loros -que es otro de los temas que trataremos- y de ONTUR International -que supongo que aquí llaman FRIGOFRUT, porque está vinculado al mismo grupo-, que necesitaban financiamiento para la construcción de los muelles de atraque y los respaldo de tierra correspondientes. De la misma forma, planteamos este proyecto de las vías férreas en virtud de que estábamos en pleno proceso. En este caso no planteamos la solicitud de un préstamo pues no pensábamos que el país fuera a tomar el crédito, sino que considerábamos -y lo seguimos haciendo- que quien va a tomar el crédito es la empresa que va a hacer las obras. Por tanto, solicitamos una garantía rotativa, que es un instrumento importante cuando los Estados prometen una cuota de repago pues puede existir, por parte de quien contrata con el Estado, la preocupación de qué puede pasar en la eventualidad de que el fisco no esté en condiciones de enfrentar la cuota. Por lo tanto, lo que fuimos a buscar fue una garantía de dos o tres años, pensando que ese tiempo podría ser el de duración de una crisis. De esa forma, el contratista que viniera a hacer este proyecto ferroviario lo haría a una condición y un precio más favorable con esa garantía que sin ella. La verdad es que esa garantía no le hace mucha gracia al señor Ministro de Economía y Finanzas, porque es como decir que como el Ministerio no está en condiciones de pagar,y una garantía viene a ocupar su lugar. Pero esa garantía es muy importante en cuanto a disminuir el riesgo del contratista. La disminución del riesgo del contratista no es porque tengamos la sensibilidad de que no tome riesgos, sino porque no queremos que la falta de garantías se transforme en un aumento del costo de lo que va a realizar. La carga de riesgo que va a poner dentro del precio es muy superior. No se olviden que estamos en una situación sustancialmente mejor que la que tuvimos unos meses atrás, pero tenemos más de 600 puntos de riesgo país, con el agravante de que nuestros vecinos de enfrente tienen un riesgo bastante más alto, por lo que algunas calificadoras -dada la dependencia de nuestra economía con la argentina-, trasladan el riesgo argentino a Uruguay como si fuera un riesgo rioplatense.

Por lo tanto, buscar garantías que nos permitan acotar el riesgo es sumamente importante para que esa cuota de hasta US$ 5:000.000 -por eso va a competir quien se presente a la licitación- pueda ser de US$ 2:500.000 o de US$ 3:000.000. De esa forma nos quedarían US$ 2:000.000 para ayudar al Fisco o para seguir mejorando nuestro estándar ferroviario, atendiendo otros ramales que hoy no están en la red objeto, pero que

entendemos que pueden tener ciertas potencialidades. Ese es el caso del ramal a La Paloma, en donde hicimos una convocatoria el domingo para ver si hay alguna otra empresa que quiera hacer en condiciones más favorables el puerto granelero que fue objeto de la iniciativa privada.

Tratando de ser equitativo con los otros puntos que están en el orden del día, daría por terminada las intervenciones sobre megaconcesión, peajes -subsidios, puestos de trabajo- y lo que corresponde a vías férreas, que era el cuarto punto del orden del día.

SEÑOR CASTROMÁN RODRÍGUEZ.- Hemos escuchado atentamente al señor Diputado y luego leeremos la versión taquigráfica. Hay cosas con las que no estamos de acuerdo, pero podemos disentir, como lamentablemente sucede la mayoría de las veces.

Sería bueno saber qué va a suceder en la eventualidad de que prosperen las gestiones que hizo el señor Ministro conjuntamente con el ingeniero Loureiro, que fue quien se encargó de gestionar los créditos privados que aquí se han mencionado. Esta cuestión no me parece mal, porque el Estado uruguayo también hizo gestiones para conseguir a través del BID aportes económicos para construir la terminal logística de M'Bopicuá bajo la responsabilidad de los empresarios. Creo que es un servicio que el país brinda a aquellos que están dispuestos a invertir a riesgo propio y me parece que es una buena regla de juego.

Quisiera conocer los valores de inversión previstos en cada uno de los ramales, según las mediciones que ha hecho el Ministerio. Quizá yo no hable de la forma más conveniente porque soy un poco ignorante y no tengo los estudios que afortunadamente muchos de ustedes han tenido. Soy un trabajador. Quiero quebrar una lanza por los compañeros que me respaldan desde el punto de vista técnico, porque ellos revisten en su categoría de profesionales universitarios en distintas materias. Quizá el que no sepa hablar sea yo; es un problema de mi persona. Reitero que sería bueno saber la estimación de los costos, los valores de inversión previstos en la foja 13 de la contestación del pedido de informes que me enviaron. Allí se dice que se llevarán las cargas por eje de 18 a 22 toneladas, a la velocidad comercial de 30 a 60 kilómetros por hora en 1.588 kilómetros de vías férreas, por un valor de US$ 56:000.000. También sería bueno saber si esto va a ser bajo el modo de licitación común o si es una concesión de obra pública y cómo se van a comparar las ofertas.

Además, con el mayor de los respetos, quisiera saber si hay Jefes de zona del Ministerio que en uso de licencia reglamentaria se encuentran trabajando para empresas adjudicatarias de la megaconcesión. Por ejemplo, me refiero a los Jefes de la Regional Nº 6 de Fray Bentos, de la Nº 1 de Canelones y de la Nº 3 de Cerro Largo y Treinta y Tres. Por último, quisiera saber a cuánto ascendió el aporte privado de la megaconcesión en el ejercicio 2003, si no está cerrado. Por lo menos, nos gustaría que se nos diera una estimación de esos números.

SEÑOR DOMÍNGUEZ.- Lamento que con respecto al tema anterior el señor Ministro tenga un apuro que en otros momentos no ha tenido. Me parece que no es bueno que no hayamos podido obtener una breve explicación sobre ese tema. Tal vez por otros motivos a veces no se pueda cumplir con todo lo que uno quiere. Desde nuestro punto de vista, eso no me pareció atinado.

Es inevitable que haya visiones diferentes entre lo manifestado por el señor Ministro y el señor Diputado Castromán Rodríguez. En el caso de nuestra fuerza política -no quiero extenderme en esto- se concesiona, pero hay que tener en cuenta el volumen y la calidad de las mismas. Acá estamos hablando de cuestiones que son fundamentales para el desarrollo del país. En eso hemos sido muy claros; por eso defendimos nuestras empresas como, por ejemplo, ANCAP.

No da para enojarnos; ya hemos dicho varias veces que tenemos dos visiones diferentes de país. Acá se hace un esfuerzo enorme. Siempre hemos dicho que estos esfuerzos se deberían hacer directamente por concesión de obra.

Civilizadamente debemos entender que tenemos dos visiones diferentes. Una de ellas tiene connotaciones que, a juicio de nuestra fuerza política, son bastante negativas para el desarrollo del país. Creemos que hay cosas que no vamos a lograr por muchas decenas de años. Por eso nos preocupa este planteo. Por supuesto que no debemos aplicar lo de los dos demonios; acá no hay ni buenos ni malos, sino que hay concepciones políticas, ideológicas y filosóficas diferentes.

La preocupación mayor con respecto al tema ferrocarriles es la siguiente. Sabemos de la Ley Nº 17.556 que se votó en este Parlamento. Ahora tenemos que ver cómo resolvemos esta serie de cuestiones. ¿Cuál es la situación actual de AFE en materia de funcionarios? ¿Cuál es específicamente el trabajo que van a realizar? Me refiero, entre otros, a los talleres. ¿En qué condiciones está AFE y cuál será el papel cuando se empiece a desarrollar el proyecto planteado por el señor Ministro.

El señor Ministro dijo que las partidas de US$ 5:000.000 de 2003 estaban agotadas. Quiero saber si los US$ 5:000.000 se obtuvieron y fueron destinados a lo que se está haciendo. Creo que el señor Ministro dijo que estaban destinados para el mantenimiento, pero me gustaría que fuera más preciso.

Creo que el Ministerio de Economía y Finanzas no tendrá inconveniente en destinar US$ 10:000.000 en el 2004. Ahí vamos a estar enlazados con lo que podría ser la concesión directa del mejoramiento de las líneas ya programadas. En ese sentido, quisiera saber cuál será la modalidad. Creo haber oído al señor Ministro de que la modalidad sería de concesión de obra.

SEÑOR MELLO.- ¿Me permite una interrupción, señor Diputado?

SEÑOR DOMÍNGUEZ.- Sí, señor Diputado.

SEÑOR MELLO.- Nosotros nos tenemos que retirar pero vamos a dejar planteada una pregunta conectada con el problema de la red vial. Sé que durante el día de hoy van a tratar el tema Puerto y dragado. Estamos muy interesados en saber qué va a pasar con el Puerto de Paysandú. Como sabrán, el 22 de diciembre habrá un foro en Paysandú referido al tema. Las fuerzas vivas de Paysandú están preocupadas por este Puerto. Seguramente, el señor Ministro tiene los datos de lo que ha ocurrido o podría ocurrir. Entonces, me gustaría saber qué óptica tiene el Ministerio del Puerto de Paysandú.

En lo que tiene que ver con el plan de recuperación de la red vial de los trenes, me gustaría saber de qué manera se conectará el Puerto de Paysandú con en resto del país.

SEÑOR DOMÍNGUEZ.- Como decía, queremos saber cuál será la modalidad. La subasta es una modalidad; así fue en el Aeropuerto. Queremos saber si las vías de ferrocarril estarán encuadradas en ese criterio. Si fuera así, si tendrá calificación previa o no, porque en el caso del Aeropuerto se entendió que no tenía que ser con calificación previa.

Esto es preocupante porque es el meollo de las cuestiones planteadas aquí y de las suspicacias posteriores. Cuando nosotros despejamos el camino, podemos transitar mucho mejor por la vía del entendimiento.

En cuanto a la puesta en marcha de las obras para las mejoras de las vías -sabemos que tienen prioridad las líneas más largas-, queremos saber en qué tiempo vamos a tenerlas funcionando en el litoral. Me refiero a las vías que existen y a las que no existen, como es el caso de Colonia, que enlaza directamente con el tema Puerto. Sabemos que en ese caso es más complicado porque hay que hacer los tendidos, etcétera, que, evidentemente, no existen.

Me interesa saber de qué manera resuelven el problema de trochas. Es decir, si vamos a disponer de vagones que puedan adaptarse, vamos a tener algún tipo de vinculación con la trocha brasileña o si vamos a seguir utilizando el sistema de grúas portacontenedores. Esto es importante a fin de ver cómo pasamos a tener una visión regional sobre el tema ferroviario.

SEÑOR AMARO CEDRÉS.- Sin perjuicio de que el Ministro conteste las preguntas del señor Diputado Domínguez, yo lo haré por mi parte

Es notorio que en esta Comisión siempre he planteado evitar el tema ideológico e ir directamente al motivo de la convocatoria. No obstante, el señor Diputado Domínguez dijo algo con lo que coincido: nadie se puede enojar porque pensemos diferentes o se encaren los temas de diferentes maneras.

Por otra parte, el hecho de que el Diputado Castromán plantee con vehemencia el tema, da lugar a una respuesta en el mismo tono. Es notorio que aquí hay un sector a favor de la megaconcesión que vio que si

bien no era la solución ideal -lo mejor sería no cobrar y hacer las obras que hay que hacer pero, el dinero no cae del cielo- había que buscar las formas de financiar las obras.

Algún sector de la población podrá discrepar con nosotros pero lo que nadie puede negar es que los acontecimientos del Parque Rodó no pasaron ni siquiera por una licitación. Estos hechos marcan conceptos en la Administración. Siempre doy el ejemplo del ex Intendente Aquiles Lanza, al que le dijeron las peores ofensas cuando concesionó la recolección de basura en un barrio de Montevideo. Esto le costó la muerte durante el ejercicio del cargo. Es dura la función del hombre público y el que se involucra en esto sabe que puede ser víctima del ataque, del agravio y de la calumnia; esto es lo malo de esta actividad. Pero cuando llegó al Gobierno la otra concepción ideológica en el Uruguay, todos pensábamos que barrían con la empresa privada. Sin embargo, han tenido una lucha interna con el propio sindicato de ADEOM, y el actual Intendente dijo preferir la recolección privada en Montevideo porque es mucho más económica. Quiere decir que uno de los líderes más importantes que tiene el Frente Amplio en el Uruguay va a una concepción que renegaba cuando estaba en la oposición. Hago esta aclaración porque me parece que es bueno dejar sentada la posición. Estamos en un debate donde lo ideológico se dio desde la oposición y desde el Gobierno; cuando uno pasa al Gobierno va dejando la ideología de lado y se va al pragmatismo para saber cuáles pueden ser las soluciones para implementar a fin de dar un mejor servicio a la población.

Siento que el debate debería quedar concluido, pero ni al señor Ministro, a la señora Presidenta o a nuestros compañeros vamos a negar la posibilidad de discutir sobre lo más productivo, cuando se trata de temas puntuales que tienen que ver con la función del Ministerio y del Gobierno.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Tenemos tres conjuntos de preguntas; las que formuló el señor Diputado Castromán, las que planteó el señor Diputado Domínguez y las que realizó el señor Diputado Mello. En primer lugar, me voy a referir a las preguntas formuladas por el señor Diputado Castromán.

El Estado uruguayo no hizo ninguna gestión de créditos con la ANP, con los organismos de financiamiento ni con el BID para M'bopicuá; lo que ha hecho el Estado fue decir que el proyecto de M'bopicuá es de interés para el país. El Estado dijo que desarrollar Nueva Palmira como proyecto de país le interesa. Las gestiones de crédito fueron realizadas por las empresas privadas frente a los organismos; ni siquiera participaron las ventanillas públicas de los organismos.

SEÑOR CASTROMÁN.- Me comprometo a enviarle la respuesta a un pedido de informes que hice respecto a los dineros que se consiguieron por gestión del Estado uruguayo para la construcción del puerto de M'bopicuá, con la firma del señor Presidente de la República.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Eso no corresponde a la Cartera. Ni el Ministerio ni la ANP han hecho alguna gestión.

SEÑOR CASTROMÁN.- Usted dijo: "Ni el Estado", y el Poder Ejecutivo representa al Estado.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Puede ser.

Una empresa siempre busca acceder a los créditos; el banco que presta seguramente se va a preocupar de valorar a la empresa. Pero además, ese préstamo que se hace desde un organismo financiero a una empresa no deja de estar en un contexto de un país o de una región. Por lo tanto, es bastante lógico que quien va a otorgar un crédito no solamente recabe la información de quien lo solicita sino que, además, recabe las opiniones que ese proyecto le merece al gobierno departamental de ese país, para no encontrarse en el día de mañana con un crédito otorgado a un proyecto que resultó ser un problema. Son situaciones diferentes.

Con relación a la estimación de los costos de las vías férreas debo decir lo siguiente.

Existe un conjunto de vías férreas de 1.588 kilómetros que abarca las vías a Minas, a Río Branco y a Rivera. Esas son las que hemos denominado económicamente sustentables. ¿Por qué lo hemos denominado de esa forma? Porque esas son las vías que transportan mayor tonelaje y, como tales, vale la pena que sigan existiendo. De lo contrario, cada tonelada de las 800.000 que mueve hoy el ferrocarril si en lugar de estar

sobre las vías férreas estuviese sobre la carretera, generaría un costo de infraestructura que podríamos evitar con el ferrocarril. Ese es el concepto de la sustentabilidad económica que muy distinto sería si hubiéramos interpretado la dimensión del texto de la ley como la sustentabilidad financiera de la vía, lo que sería totalmente distinto puesto que ninguna vía en el país estaría en condiciones de enfrentar esta situación.

A este conjunto de vías hay que agregar las que si bien han movido muy poca carga, tienen ciertas características que las hacen estratégicas, como es el caso de la vía que conecta la línea a Rivera con la línea a Paysandú, con su ramal al Puerto de Fray Bentos y con la conexión al norte hacia Salto y a la represa.

Si uno analizara el tonelaje que mueven esas vías, realmente no debería hacer nada. Pero son dos vías que parecería que tienen fundamento en esa razón estratégica que estamos mencionando. Me refiero al desarrollo de Fray Bentos y de su área de influencia, donde hoy no sabemos si tendremos dos o cuatro puertos. Creo que con los dos existentes -el de M'bopicuá y el de Fray Bentos- ya hay un polo de atracción importante. Además, llegar a Salto nos permite encarar un mercado ampliado que es el mesopotámico, donde con el ferrocarril que está del otro lado tenemos la misma trocha. Por lo tanto, tenemos un entorno ubicado en la provincia de Corrientes, de Misiones y eventualmente en la zona oriental de Paraguay. Este sería un mercado potencial y atractivo para el tránsito ferroviario no solo por las relaciones de intercambio entre los países sino, fundamentalmente, por lo que significaría el uso de nuestros puertos como forma de entrada y de salida de la producción.

Si hubiésemos considerado estratégica esa red pero no hubiéramos tenido los recursos para atenderla, flaco favor le habríamos hecho. Por lo tanto, la estamos conservando y en el esquema de rehabilitación de las vías férreas decimos: "Dado que una empresa privada tomará a su cargo la rehabilitación de las vías a Minas, Río Branco y Rivera -red económicamente sustentable-, concentraremos nuestros esfuerzos para poder atender la red del litoral, o sea, Chamberlain-Paysandú, el ramal a Fray Bentos y Paysandú-Salto". Por eso hablaba de 1.588 kilómetros. La línea a Rivera son 563 kilómetros, la línea a Río Branco 480 kilómetros, la línea a Minas 120 kilómetros y la línea del área metropolitana -que es el conjunto común de vías cerca de Montevideo- 23 kilómetros. El desglose de la inversión en este tramo representa alrededor de US$ 30:000.000 para la línea a Rivera; US$ 12:000.000 para la línea a Río Branco; US$ 3:500.000 para la línea a Minas y US$ 3.500.000 para la línea del área metropolitana; eso da un total de US$ 49:000.000. Aparte de esa cifra, dentro de esa licitación, hemos incorporado el suministro de 50 kilómetros de vía, de rieles de 80 libras, para precisamente poder hacer el trabajo de rehabilitación por administración en las vías del litoral.

Todo esto es bastante complejo, porque implica un programa de obras en el cual se sustituyen rieles en determinados tramos, que como están en buenas condiciones se recolocan en otros tramos de la red; también se usan los famosos rieles rusos que se compraron en su momento pero que no se pagaron. Por eso este llamado prevé dos años de gracia, los primeros dos años, para poder cancelar los adeudos con el BROU. O sea que el asunto de los 1.588 kilómetros incluye las dos cosas: la red económicamente sustentable, de la que se va a ocupar la empresa, y aquello de lo que se va a ocupar el Ministerio de Transporte y Obras Públicas en un trabajo por administración, lo cual, a su vez, nos va a permitir hacer cosas interesantes como, por ejemplo, comparar productividades entre el sistema de rehabilitación por administración directa y el sistema de rehabilitación por contrato. Nos va a permitir incorporar prácticas como las que hemos desarrollado a nivel de la Dirección de Vialidad en materia de conservación y de rehabilitación, pensando que en el día de mañana podemos evolucionar de un sistema de gestión por administración directa con participación de empleados del Estado a otro en el que esa misma gente trabaje por resultados en un esquema de microempresas de mantenimiento contratado.

La cantidad efectivamente oscila alrededor de los US$ 56:000.000. Yo acabo de dar un desglose de US$ 52:000.000, que es la parte de lo que se licita, pero debemos tener en cuenta que habrá que hacer por administración la rehabilitación de la zona del litoral; por lo tanto, seguramente, que la cantidad va a tener algún monto adicional. El procedimiento que vamos a utilizar es una licitación de obra pública financiada, va a tener dos años de gracia -como dije- para atender pago de los rieles dado que son los que se suministran al contratista; las obras se van a hacer durante un período de cuatro años; va a tener un año de mantenimiento posterior a la rehabilitación, y se va a cobrar en cuotas a partir del año dos y hasta el año veinte, o sea, dieciocho cuotas hasta de un valor, denominado en los pliegos -a los que se puede acceder por Internet-, "VCAR", o sea valor de la cuota anual de repago, que es por la cual van a competir las empresas y ganará la licitación la que ofrezca menor valor de la cuota anual.

La comparación de ofertas se hará como acabo de mencionar: a la cuota anual de repago menor. Están muy establecidos cuáles son las cantidades que se deben realizar y los niveles de servicio, o sea, los resultados a los que debe llegar la empresa.

Por lo tanto, no creo que haya ningún problema, y aquí contesto la pregunta del Diputado Domínguez con respecto a si habrá o no calificación. Primero, es una licitación en la cual estamos pidiendo financiamiento a la empresa. Le decimos: "Venga, haga la obra, fináncIela y recóbrese a lo largo del tiempo". No hay concesión, no hay subasta prevista; es una licitación normal. Entonces, siendo una licitación, se utilizan el mecanismo previsto para las licitaciones normales, que es el de doble sobre. En el primero hay una presentación de antecedentes de idoneidad técnica y económico-financiera de la empresa que se presenta. El segundo sobre tiene el precio por el valor de la cuota anual de repago, y algunos otros elementos que nos parecen interesantes para conocimiento de la administración, como los que corresponden al plan económico-financiero que, en definitiva, da consistencia al proyecto que se está presentando tanto desde el lado de la inversión como del lado del repago. Se trata, entonces, de una licitación normal con financiamiento.

Para las vías de las que va a ocuparse la empresa el plazo es de cuatro años. La idea es que ese sea el mismo para las vías del litoral. Nuestra idea es que, dado que la empresa se va a ocupar de las vías de esta zona, debemos concentrar nuestros recursos humanos y de equipos en el litoral para atender el mejoramiento de esos 560 kilómetros de red.

Entonces, hoy gastamos o invertimos US$ 5:000.000 en mantenimiento, como ya lo hicimos en este año 2003. La pregunta que hizo el Diputado Domínguez era en qué se gastaron. Aclaro que tenemos más de seiscientos ex funcionarios de AFE que pasaron a trabajar en el Ministerio de Transporte y Obras Públicas. No solo tenemos el personal directamente vinculado con la infraestructura sino también el personal de estaciones para toda la parte del control de trenes, todo el control ferroviario más las comunicaciones del país. O sea que es bastante más que la vía lo que tenemos dentro de nuestra competencia

Con respecto a la pregunta sobre Paysandú, la respuesta es cuatro años; sería el mismo tiempo. Con relación a la vía de Colonia, me gustaría mucho que hacia el futuro pudiéramos encarar una incursión hacia Nueva Palmira; y más me gustaría que pudiéramos incursionar desde Nueva Palmira hacia Argentina, porque el mercado está mucho más allá que en nuestro país. Acá lo que vamos a hacer es tener un "hinterland" de 120 kilómetros, si en Ombués de Lavalle se terminó la plantación; si se quiere ir un poquito más allá, se podría tomar Cardona; entonces, de Cardona a Nueva Palmira tendríamos un "hinterland". Ahora, del otro lado, tenemos un Hinterland que va a Mendoza y si vamos con el Nuevo Central Argentino, se llega hasta el norte de la Argentina; es un poco más grande y el mercado es bastante más atractivo. Estamos hablando de algo así como 400.000 toneladas contra 50:000.000. La verdad es que yo miraría mucho más para allá que para acá.

Me parece que en el mediano y en el largo plazo debemos mirar así el enclave que tenemos, del que podemos sacar varias ventajas.

Con respecto a las trochas, con el Brasil seguirán siendo diferentes; no estamos previendo hacer ninguna modificación. Los potenciales movimientos con Brasil son de dos tipos: graneles y contenedores. Hoy contenedores no hay y los graneles son de pocas cantidades. Es una posibilidad interesante de mercado sobre todo en materia de contenedores, porque cualquier contenedor transportado es mucho más caro que cualquier tonelada de granel.

Un tema importante y coyunturalmente complejo es la situación del ferrocarril brasileño al norte de Santana do Livramento y al sur de Casequí, que es nuestra conexión, en virtud de que esa línea ha sido discontinuada por parte de la empresa concesionaria que está en esa zona. En este momento estamos haciendo gestiones a través del Ministerio de Relaciones Exteriores, porque esto significaría que nos quedaríamos con dos puntos de frontera donde la conexión sería solo por carretera; no contaríamos con ningún punto con conexión ferroviaria hacia Brasil. Ese ramal de Santana do Livramento a Casequí ha tenido algunas dificultades, en particular un problema en un puente. Hoy la empresa concesionaria no lo atiende porque tiene un mercado relativamente pequeño frente a los otros que tiene dentro de la propia zona sur del Brasil. Esta empresa abarca desde el Estado de Paraná hasta la frontera con el Uruguay. Allí no tenemos previsto ningún cambio de trocha.

Con relación a la situación actual de AFE, vuelvo al concepto original. Pido que cuando se cite por un tema se hable estrictamente de él. El tema AFE no está en el orden del día. No tengo ningún inconveniente en

charlar después sobre el tema de Consorcio del Este y demás. Me parece que es algo de orden citar para tratar determinados temas y ceñirse a ellos. Si quieren tratar esos otros asuntos, no hay problema, porque ustedes saben que yo soy "venidor".

En cierta medida con esto también hemos dado respuesta a una de las preguntas del señor Diputado Mello sobre la recuperación ferroviaria de Paysandú.

En cuanto a la situación actual de AFE, en una gran pincelada puedo decirles que es una empresa operadora que tiene los problemas de una empresa transportista que debe vivir con los ingresos que tiene, como cualquier otra del país. Las demás empresas transportistas, de camiones o de ómnibus, no reciben subsidios del Estado y viven de lo que producen. A AFE se le ha liberado de una fuerte carga desde el momento en que la vía férrea ha sido absorbida por nuestro lado, desde el momento en que el cargo fijo de estaciones y las comunicaciones han pasado a nuestro lado. Seguramente va a empezar a lograr una mayor eficiencia en la medida en que se vayan mejorando las vías por las cuales rueda. Habrá una tarea de mejoramiento de la eficiencia comercial, de la búsqueda de clientes; eso es un poco independiente del tema de la vía. Pero seguramente cuando tenga una vía en mejores condiciones de circulación va a tener la posibilidad de una mayor productividad. Ese es el gran desafío que tiene la empresa transportista, y creo que ese asunto es importante. AFE ha quedado con el personal de conducción, el de administración y el de talleres.

El señor Diputado Castromán hacía dos preguntas más, vinculadas al tema de la concesión. Una era sobre el aporte privado en el ejercicio 2003. Podría hacer una estimación. Por un lado está el aporte privado que hacen los usuarios, que son US$ 5:500.000; por otro, está el aporte financiero que ha conseguido el concesionario, que a la fecha es de US$ 10:000.000 efectivamente desembolsados, y lo que pueda desembolsar hasta fin de año, que tal vez serán otros US$ 5:000.000. En definitiva, serían unos US$ 20:500.000. Esta cantidad puede no resultar significativa, porque todos estábamos acostumbrados a hablar en otras magnitudes hace no mucho tiempo; pero esto es lo posible, es lo que nos ha permitido que no se nos venga abajo la infraestructura.

Otra pregunta refería a si había Jefes de Zona en uso de licencia reglamentaria trabajando para varias empresas. Efectivamente es así. La Ley Nº 17.556 prevé la reserva del cargo de aquellos funcionarios que quieren reinsertarse laboralmente en otra actividad, con un período de arrepentimiento posible. Tenemos dos o tres ingenieros en esa situación, pero no trabajan en el Ministerio.

SEÑOR CASTROMÁN RODRÍGUEZ.- Me doy por satisfecho con la respuesta del señor Ministro, pero quiero hacer una reflexión.

No acordamos con que al terminar la licencia, en el caso de haber trabajado con las empresas -aquí afirma que así ha sido-, esas mismas autoridades o técnicos deban controlar el trabajo, quizá no de la zona donde están revistando como jefes sino en otras. Nos parece que es una especie de pérdida de imagen del Ministerio y, quizás, una merma en la calidad de los servicios. Esta es una apreciación personal que no quería dejar de plantear. No obstante, usted admite lo que yo pregunté y me doy por satisfecho con las respuestas.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- No veo nada pecaminoso en eso. Diría más: el ser Jefe de Zona no priva a un funcionario de trabajar para una empresa. Lo que sí estaría colidiendo con algunas normas que existen en la Administración Pública es si hubiera una vinculación entre la función que desempeña en su calidad de funcionario público y la empresa en la cual se desempeña, por ejemplo a través a de un contrato realizado entre ambos. Pero me parece que este planteo es atentatorio de un principio básico de la Constitución, que es la libertad de trabajo. Además, si cabe alguna duda, hay una ley que prevé precisamente estas situaciones.

Me preocupa esa permanente desconfianza, porque en definitiva lo que el señor Diputado está diciendo es que le parece que ellos son pecadores o potenciales pecadores.

SEÑOR CASTROMÁN RODRÍGUEZ.- Eso lo dice usted.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- No. Desde el momento en que se inquieta por esta situación; desde el momento en que habla de pérdida de imagen; desde el momento en que dice que como van a trabajar en una empresa van a quedar inhabilitados, está poniendo en

cuestión la moral de esas personas, porque lo que está diciendo es que si hoy alguien trabaja para una empresa y mañana para otra que tiene que controlar a esta, resulta que va a ser un mal profesional que va a trabajar, en virtud de su relación pasada, sin cumplir con los deberes profesionales y morales para con quien en el momento lo está empleando. No podemos estar pensando que los funcionarios, profesionales o no profesionales, pueden ser puestos en tela de juicio tan simplemente. Usted refirió a la pérdida de imagen; dio a entender que esa pérdida de imagen era porque si yo trabajo hoy para un contratista, mañana no puedo estar trabajando para el Estado. Creo que no se pueden hacer esas apreciaciones.

SEÑOR CASTROMÁN RODRÍGUEZ.- Con mucho respeto, no comparto lo que dice el Ministro. No fue mi intención agredir o poner bajo sospecha a nadie. Simplemente, me parece que no es adecuado que funcionarios de rango del Ministerio estén trabajando, como el señor Ministro lo admite, en distintos lugares donde está establecida la Megaconcesión, donde ha tenido muchísimo que ver el Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Distinto sería si fueran a hacer un trabajo, en uso de su licencia reglamentaria, a ANCAP -para mejorarla-, a UTE, a ANTEL, a OSE, etcétera.

En todo caso, estoy repitiendo lo que dice la gente; y uno tiene que escuchar a la gente, uno la representa y está dentro de nuestras competencias informarle en forma cristalina y lo más fielmente posible. Además, nosotros, el Poder Legislativo, somos la Comisión fiscal -por decirlo de alguna forma- respecto a las actuaciones de otros funcionarios públicos que revisten en Ministerios, y por eso quería hacer estas consideraciones.

Todo lo que usted dijo, corre por su cuenta; es su opinión y yo la respeto. Nada más.

SEÑOR ECHEVERZ.- Me gustaría aclarar, para su tranquilidad, que estos funcionarios ya no tienen responsabilidades en las Regionales en que estaban; fueron nombradas otras personas. En el caso de Paysandú y de Canelones no tienen ningún vínculo directo ni indirecto con la Administración, dado que se han acogido a este régimen que prevé que por dos años pueden reservar el cargo; en el momento en que decidan volver lo plantearán y se verá qué función se les asignará. Hoy por hoy, quiero manifestar que las Direcciones de Obra han sido asignadas a otros profesionales. Inclusive más: en el caso particular de Paysandú, he buscado especialmente que no fuera ningún funcionario subordinado al anterior jefe, sino que de otra Regional se viniera a controlar, justamente para preservar esto. Creo que es importante trasmitir con claridad esto de la imagen por la ética y la calidad de estos profesionales, que ustedes conocen y deberán reconocer lo de la entereza y profesionalidad, sobre todo en las Regionales de Paysandú y Canelones.

Quería manifestar esto para aclarar un poco el tema.

SEÑORA PRESIDENTA.- Pasamos al siguiente punto relativo a los puertos y los dragados.

SEÑOR DOMÍNGUEZ.- La situación de los puertos del litoral se complica cada vez más por el tema dragado. En Paysandú hay un fuerte movimiento. Conocemos todos los movimientos que se están dando y la incidencia del sector productivo y de las empresas con respecto al Puerto de Fray Bentos. A su vez, todo esto tiene que ver con el funcionamiento de los puertos de Nueva Palmira y con la Hidrovía.

En cuanto al dragado, deseamos saber qué expectativa tiene el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, en los tiempos que corren, con respecto a la búsqueda de soluciones y de apoyo a estos movimientos.

Se realizará ese seminario que mencionaba el señor Diputado Mello, pero también sabemos que hubo reuniones de empresarios en la CARU -Comisión Administradora del Río Uruguay- con la finalidad de encontrar los caminos que conduzcan a los dragados de Casablanca y los otros tres o cuatro pasos que hay entre Fray Bentos y Nueva Palmira.

Creo que es lícito que estemos nuevamente con este tema, aun conociendo la situación económica que tenemos, porque hay movimientos muy importantes en torno a los puertos. No es casualidad visualizar la situación del dragado, porque también los precios juegan en la necesidad de bajar fletes. Estamos arribando a

cuestiones que se están dando no por el gran impulso que podamos tener todos nosotros, sino porque el sistema capitalista busca soluciones a sus propias situaciones. Creo que ese esfuerzo de las empresas privadas está bien. Tanto que hemos hablado que tenemos que impulsar, creo que este es el momento para que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas contribuya a que eso tenga un desarrollo fluido.

Sabemos que existen dos dragas que están en perfectas condiciones. Muchas veces, el gran drama es cómo bajamos los costos del dragado. ¿No tendremos la posibilidad de que el Ministerio pueda ofrecer que las dragas trabajen allí? Hablamos de las dragas que están ofrecidas por la Administración Nacional de Puertos, que se utilizan para el dragado del canal de acceso al Puerto de Montevideo; hay una discusión importante en relación a cuánto cuesta, etcétera.

Con respecto a los puertos, no quiero reiterar lo que ya se dijo sobre el de Paysandú, pero allí hay un fuerte trabajo de la sociedad civil, acompañado por lo institucional desde la Intendencia Municipal. A mi juicio, no está alejado de la realidad porque hay movimientos empresariales fuertes. Se habla de movimientos cerealeros, de citrus y también -aunque no lo veo tanto- del maderero. Está planteado un juego de opiniones y de intereses. Entonces, a través de estímulos, habría que ver cómo se encauza el Puerto de Paysandú, máxime teniendo en cuenta el funcionamiento ferroviario al que se refirió el señor Ministro, pues esto también traerá consecuencias en el transporte del departamento.

En cuanto al Puerto de Fray Bentos, señalamos lo que ya está votado de los .$ 5:000.000 para la extensión, etcétera.

Con respecto al Puerto de Nueva Palmira, hay una cantidad de cosas que me gustaría decir. Hemos estado trabajando en estos temas en estos días y vimos algunas cuestiones que están en el funcionamiento de diferentes gremios, inclusive empresariales. Queremos saber cuál es la situación de algunos puertos privados, como por ejemplo, el de la Barranca de Los Loros. Queremos conocer cuál va a ser la característica; cuál va a ser el planteo, porque no lo conocemos. Hay diversos informes que tienen que ver con la localidad de Nueva Palmira, pero me parece que es importante saberlo.

Tenemos algún tipo de observaciones técnicas -tal vez, puedan ser pseudotécnicas-, que habría que corroborar, con respecto a la situación que se está dando en la explanada que se está realizando por parte de la empresa privada que está haciendo el puerto allí, donde hay desplazamiento de arena, lo que podría tener incidencia en la dársena del puerto de la Administración Nacional de Puertos. Hay serias críticas porque eso no ha sido estudiado. Entonces, sería bueno saber si antes de comenzar con las obras se hizo un cateo de profundidad para saber en qué condiciones puede estar hoy, después de los movimientos que se han dado. Asimismo, hay muchas críticas con respecto a cómo se han generado movimientos de tierra en una zona muy cercana a allí, lo que ha creado situaciones muy embromadas porque se generarán muchas dificultades al haberse creado un lago muy grande en el terreno donde se está sacando la tierra.

También quiero saber con relación al movimiento del puerto la extensión de la "te" del lado izquierdo, vista desde el puerto de la Administración Nacional de Puertos, porque no está claro cuánto será el tramo; por lo que estuve viendo, me inclino por quienes sostienen que no debe ser un brazo muy largo para que permita el flujo de barcazas hacia el interior de la dársena por esa zona, al lado del otro puerto que está allí, que es el puerto "Navío", de la zona franca.

No quiero extenderme en lo que tiene que ver con el transporte carretero, pero sabemos que también allí hay una serie de cuestiones. Debido al estricto funcionamiento que nos plantea el señor Ministro de Transporte y Obras Públicas, vamos a tener que dejar los camiones y dedicarnos exclusivamente a los puertos. No obstante, sabemos que allí hay una situación muy comprometida con relación a la playa de estacionamiento de camiones, que es tremenda.

Nosotros habíamos solicitado referirnos expresamente al tema de los puertos, pero tenemos que decir que esta Comisión estuvo hace muy poco en los puertos de Piriápolis y de Punta del Este y que está presente el Diputado por el departamento de Maldonado, quien vino con mucha expectativa, por lo que quizá debamos decir algo al respecto. En ese sentido, planteo al señor Ministro de Transporte y Obras Públicas que debería hacer alguna referencia sobre el particular, porque hay algunas observaciones sobre la situación que se da allí. De todas formas, buscaremos la forma para hacerlo el año próximo, porque ya veo que no se dará ahora; eso lo dirá el señor Ministro, pero me parece que sería bueno decir algo al respecto, sobre todo, con relación a cuatro o cinco aspectos que son importantes.

Cerrando un poco la cuestión de los puertos, quiero que se haga referencia al puerto de La Paloma. Sobre este puerto debemos decir que sabemos lo relativo a lo que puede ser el tema de la concesión -es público lo que se plantea-, pero hay una serie de interrogantes con respecto a los años y otras cuestiones, información que no he visto siquiera en la prensa. Estamos trabajando, intentando tener una coordinación con los Diputados del departamento. Sabemos que hay expectativa con respecto a la instalación de ese puerto, pero debemos decir que tenemos reservas en cuanto a la forma en que se hará esa licitación. Se ha exagerado por allí, manifestando que la concesión será por cincuenta o sesenta años. Veremos qué dice el señor Ministro de Transporte y Obras Públicas respecto a ello.

Vuelvo un segundo al puerto de Nueva Palmira, porque olvidé decir algo. Esta es una obra que, indudablemente, es muy fuerte dentro de la Administración Nacional de Puertos, y solicito que se haga referencia con respecto al lugar y al funcionamiento de la cinta transportadora de granos que hay arriba del puerto. Olvidé mencionar ese tema y lo dejo planteado aquí, porque he sentido muchísimas críticas y, además, he estado allí y veo las dificultades que se tiene para la proyección del propio puerto de la Administración Nacional de Puertos.

SEÑOR CASTROMÁN RODRÍGUEZ.- Tenemos algunas preguntas para formular al señor Ministro y al ingeniero Loureiro vinculadas con el tema de los puertos y el dragado.

Coincidimos con la exposición general que hizo el compañero Diputado Domínguez.

Formularé algunas preguntas para que consten en la versión taquigráfica, pero luego las entregaré al señor Ministro.

En primer lugar, ¿dentro del Ministerio de Transporte y Obras Públicas hay un plan nacional para las actividades de dragado?

Si así fuera, ¿hay definida una política financiera para cubrir el costo de las obras, por ejemplo, con el cobro de un peaje?

Tercero: ¿existe algún estudio o planificación en el Río Uruguay sobre la necesidad de fomentar su uso?

Cuarto: ¿existe alguna estimación de los costos en que se incurriría?

Quinto: ¿hay -o se está estudiando por parte del Ministerio- alguna complementación del uso de los puertos privados con los del Estado? Es decir, si hay mejora en sus estructuras, cumplimiento desde el punto de vista legal de algunas cosas que votó este Parlamento, o revisión de las tarifas o precios por el servicio que brindan los puertos del Estado.

Por otra parte, el señor Diputado Mello tuvo que retirarse porque tenía una reunión tan importante como esta, pero me entregó una serie de preguntas para formular al señor Ministro.

Seguramente, los invitados estarán en conocimiento de que CARU presentó un proyecto a FONPLATA sobre el dragado del Río Uruguay. El Ministerio de Economía de la República Argentina aprobó ese proyecto. Quiero saber si están en conocimiento de que nuestro Ministerio de Economía y Finanzas lo haya aprobado; creemos que no lo hizo, pero, bueno, queremos saber cuál es su respuesta. Asimismo, queremos saber si el Ministerio de Transporte y Obras Públicas ha recibido alguna comunicación por parte del Ministerio de Economía y Finanzas sobre el proyecto de dragado.

Otra pregunta que quiero formular es si el Ministerio de Transporte y Obras Públicas ha establecido algún convenio con ANCAP para dragar el Río Uruguay. Hay información casi oficial -señala el compañero Mello- en cuanto a que cuando los barcos no llegan al puerto de Paysandú ANCAP gasta aproximadamente US$ 200.000 por concepto de flete para llevar combustible.

Otra inquietud tiene que ver con un tema recurrente que el señor Ministro sabe de memoria, tal como lo sabe quien habla, y que tiene relación con la extensión del muelle ultramarino de Fray Bentos. No voy a abundar al respecto porque el señor Ministro tiene montones de papeles al respecto y quien habla también, pero para que quede constancia en la versión taquigráfica diré que en enero de 2002 se publicaron en el Diario Oficial las obras obligatorias que debe ejecutar la Corporación Vial de Uruguay en la órbita de la megaconcesión.

Allí se establece: muelle de la ciudad de Fray Bentos; tipo de obra; la prolongación en los metros que todos sabemos y se establece que el año será el 2003 y el monto US$ 5:000.000. Posteriormente, en ese mismo año, según declaraciones del señor Ministro cuando estuvo presente en la ciudad de Fray Bentos junto al licenciado Bonilla el 27 de junio, no tenían rubro -fue extraído de la prensa- y que lo harían en el 2004 o 2005, pero dentro del quinquenio porque estaban comprometidos por la ley. Le tomamos la palabra. No voy a extenderme sobre ello, porque sería sobreabundar en un tema que conocemos de memoria.

Otro aspecto que nos preocupa tiene que ver con lo que mencionó el señor Diputado Domínguez. El señor Ministro sabe -como nosotros y, probablemente, más que nosotros, por muchas razones- de la necesidad imperiosa del dragado de tramos de la zona de Barrizales, Almirón, Punta Amarilla y de los Caballos, además de una vieja aspiración del departamento de Paysandú -diría que legítima-, del cual es oriundo el compañero Domínguez, con respecto al dragado del paso en Casablanca.

Leí en la prensa -corríjanme si estoy equivocado- que las dragas de la Administración Nacional de Puertos realizarían un trabajo para ANCAP en la parte de acceso al puerto de La Teja sobre la refinería, lo que me parece buena cosa. Quizá solo fue una nota de prensa, pero estaba muy bien detallada; lo leí en dos o tres diarios de tiraje nacional. Digo que me parece bueno porque ayer votamos el cambio de redacción del artículo 154 por el que, entre otras cosas, se habilita que un cincuenta por ciento de los marinos sean uruguayos, aunque embarquen en naves que vengan y usen nuestra bandera para realizar tareas de obras binacionales, nacionales o convenios.

Además tenemos conocimiento -por lo menos por parte de los trabajadores- de que las dos dragas que tiene la Administración Nacional de Puertos están en perfectas condiciones para hacer estos trabajos que hemos venido reclamando permanentemente. Tampoco tenemos dudas de que su precio va a ser mucho más bajo habida cuenta de que las dragas pertenecen al Estado uruguayo, más allá de que haya que cumplir con todo lo que indica el TOCAF y las leyes con respecto al llamado a licitación. Seguramente el Estado, a través de las dragas que tiene, podrá hacer un trabajo similar, igual o quizás mejor que alguna otra empresa extranjera y, además, de esa manera estaremos dando trabajo a nuestra gente y utilizando toda la infraestructura material que tenemos para esto, que a nuestro juicio es muy importante.

También nos interesa saber qué es lo que está pensando el Ministerio en cuanto a la existencia de una política de Estado -creo que todos estamos de acuerdo en la necesidad existente a este respecto- en materia portuaria y a esa complementación a que hacíamos referencia. Hoy estamos hablando de un puerto en La Paloma y nos parece bien -habrá que evaluarlo-, pues hemos vivido de espaldas al mar y a los ríos y creemos que más allá de las discrepancias o de las diferencias en eso no hay dos opiniones. También nos parece bien el muelle de Nueva Palmira donde sabemos que a riesgo de ellos se ha invertido mucho dinero y no es por polemizar ni discrepar con el señor Ministro, pero él hizo alguna apreciación relativa a que el Estado no había hecho ningún tipo de gestión. Sin embargo, tengo en mi poder la respuesta a un pedido de informes que está firmada por el señor Ministro Cáceres; la última parte de su respuesta no me pareció atinada porque me dice que en todo caso yo podría consultar a Terminal Granelera del Uruguay y a FRIGOFRUT. En cambio, el ingeniero Loureiro, como Presidente de la ANP, me dijo que la información requerida estaba en el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y, obviamente, en manos de las empresas privadas que solicitaron a través del Ministerio la obtención de esos recursos para ampliar su capacidad de trabajo y buscar mayores réditos económicos. Aclaro que tengo en mi poder una copia del pedido de informes al que aludía y la puedo entregar.

También con respecto al tema de los puertos quiero decir que estamos preocupados porque sabemos la situación financiera del Estado uruguayo, pero creemos que si hay buena voluntad y disposición, nos parece que la ANP y el Ministerio pueden realizar ese trabajo de dragado. Habrá que buscar de qué forma resarcirse de los dineros que haya que gastar, porque la gente de M'bopicuá tiene interés en sacar su producción maderera y allí poseen una planta de "chips" que tienen necesidad de usar.

El señor Ministro mencionaba que hay dos, tres o cuatro plantas de celulosa, pero hasta el momento hay planteadas dos y ninguna de ellas ha dado señales de inicio de obras. Son muchos los millones de dólares que se manejan, se trata de megaobras, y en esa línea de brindar servicios -en la que creo que coincidimos con el señor Ministro- considero que es imprescindible e impostergable que se proceda y si hay que endeudar el país en US$ 10:000.000 o US$ 12:000.000 más para llevar el río a las profundidades que se indican para el

tránsito naviero y eso sirve para que haya un recupero de la inversión y vender el río o el paso, que se haga; creo que en ese sentido no va a haber dos opiniones.

Dejo planteadas estas preguntas.

Aquí están las palabras del señor Ministro expresadas ante la prensa en mi departamento -"escrito está", como predicaba alguien de Río Negro- y creo que él o el Ministerio, mejor dicho, tienen plazo hasta el año 2005 para hacer el muelle mucho más largo y operativo.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Se han planteado una serie de preguntas, algunas vinculadas con el dragado y otras con el tema portuario.

En primer lugar, querría hacer alguna reflexión sobre el tema del dragado. Si bien el Ministerio de Transporte y Obras Públicas no es ajeno al asunto del dragado, no menos cierto es que en realidad ese tema está en la competencia de los organismos binacionales. El dragado del Río de la Plata no lo hace nuestro Ministerio, sino el de Relaciones Exteriores a través de la Comisión Administradora del Río de la Plata. De la misma forma, en el caso del Río Uruguay, quien ha dispuesto la realización de las obras de dragado ha sido la Comisión Administradora del Río Uruguay, las cuales en algunos casos han sido ejecutadas por Argentina - porque ha tenido la responsabilidad del caso-, y en cierta experiencia muy puntual por el Uruguay a través de nuestro Ministerio que ha realizado algún dragado. Pero las obras de dragado son como cualquier infraestructura: tienen una lógica. La naturaleza da un río y ese río permite la circulación en determinadas condiciones. En la medida en que uno quiere que circulen otros usuarios cuyo pasaje no es permitido por la naturaleza, tal como está, entonces nos vamos a pelear con ella. Por lo tanto, empezamos con el tema de cambiar la naturaleza para permitir la circulación de buques de mayor porte.

Más allá del tema ambiental que puede considerarse aquí, la cuestión desde el punto de vista comercial es que hay algunos barcos que ahora calan más de lo que la naturaleza permite y que aspiran a que se mejore o se profundice el río para poder circular con ese mayor calado, porque en la medida en que puedan hacerlo las ventajas del flete serán mayores. Quiere decir que, claramente, es de interés de los usuarios el hecho de tener esas mejores condiciones de navegabilidad, y esos usuarios tendrán que pagar por esa alteración de la naturaleza que se piensa realizar. Por lo tanto, cada pie que se vaya a profundizar va a significar un costo que va a tener que pagar la carga. Cuando se trató del puerto de Montevideo, que acaba de hacer una importante obra de dragado, pensamos en qué es lo que mueve; mueve contenedores y cada contenedor implica un aporte muy significativo a la economía del país. En cambio, ¿qué es lo que estamos moviendo en el litoral? Estamos moviendo toneladas de madera cuyo precio FOB es de US$ 30. Entonces la pregunta es cuánto sobrecosto puede soportar esa madera a la hora de contar con mejores vías de navegación. Además, se trata de fijar un sobrecosto y eso no es tan sencillo como decir: "Profundizar cuesta tanto; divido esa cifra entre la cantidad de toneladas y veo cuál es el resultado por tonelada". En realidad, la comparación se establece entre salir con el barco parcialmente cargado, venir a un puerto como el de Nueva Palmira, Montevideo o La Paloma, si estuviera, y completar la carga. Esa es la ecuación; no es la ecuación en el propio río, sino la ecuación en el río comparada con las alternativas que tenemos.

Por lo tanto, hay que ser sumamente prolijo en este manejo, considerando cuál es la viabilidad de que se pague un adicional por el beneficio que recibirían esas toneladas de madera, con un agravante. Si hubiéramos hecho el muelle de Fray Bentos antes tal vez no habría pasado otra cosa que no haber sido usado; habría quedado allí y tendría tres años de antigüedad. Por el contrario, en el dragado, la naturaleza se ocupa de tomar cuenta rápidamente de la obra. En el caso del río Uruguay tenemos algunas experiencias entre Fray Bentos y Paysandú, en donde la tasa de sedimentación del río ha sido del orden de más del 30% por año. ¿Qué quiere decir eso? Si hoy dragáramos y la carga no apareciera hasta dentro de tres años habríamos invertido en abrir un canal que al cabo de tres años estaría igualmente tapado que en la actualidad. Por lo tanto, sea este tramo o el del sur entre Fray Bentos o Nueva Palmira, el asunto es acompañar el mercado con la oferta de infraestructura en una interacción permanente, donde se vaya viendo cuánto va incrementándose el mercado y cuánto va pudiéndose profundizar el dragado, subiendo escalón por escalón -escalones que no son menores-, tratando de evolucionar. Por ejemplo, si hablamos de Nueva Palmira-Fray Bentos y quisiéramos llevar la profundidad actual a 23 pies -una de las aspiraciones insuficientes para quienes quieren esta obra-, el dragado costaría US$ 9:000.000 y US$ 1:250.000 por año mantenerlo. Quiere decir que si en el año 1995 -cuando recibí estas mismas apreciaciones- hubiera realizado las obras, a esta altura del partido, ocho años después, hubiéramos gastado US$ 12:000.000 de mantenimiento y US$ 10:000.000 de dragado. O

sea que habríamos gastado US$ 22:000.000, que se tendrían que haber prorrateado probablemente entre 2:500.000 toneladas. Y esta cantidad de toneladas no puede pagar eso. Quiere decir que hubiéramos invertido, no hubiéramos utilizado el canal y hubiéramos tirado la plata al agua.

Por lo tanto, tenemos que ser muy prudentes en el manejo de este tema de brindar mejor servicio y cobrar por él, llevando de manera acompasada los servicios y los precios.

Me animaría a decir que el tránsito de la madera no está en condiciones de enfrentar más de US$ 1 o US$ 1,50 la tonelada por concepto de peaje. Eso quiere decir que hasta que no hubiera 1:500.000 o 2:000.000 de toneladas saliendo por el río no estaríamos en condiciones de profundizarlo.

Si en lugar de querer 23 pies quisiéramos 25 -algo que se desea-, en vez de hacer una inversión de US$ 9:000.000, habría que hacer una inversión de US$ 12:500.000 para la apertura y alrededor de US$ 2:000.000 para el mantenimiento. Y si fuéramos a la opción más ambiciosa -que es la que varios han mencionado-, de 28 pies, tendríamos que hacer una apertura por un valor de US$ 20:500.000 y US$ 4:000.000 de mantenimiento del dragado. En la medida en que nos vamos a mayores profundidades la velocidad de sedimentación es exponencial

Menciono esto para que vean que el tema del dragado no es una cuestión de voluntad, sino de racionalidad, de acompañamiento de mercado con servicio. No pongo una doble vía cuando no la preciso; cuando resulta que la simple vía está atorada pongo otra vía al costado. Una empresa de ómnibus no pone un servicio cada cinco minutos en la medida en que no haya pasajeros para trasladar. En este caso no se puede estar hablando de dragado sin acompañarlo con el mercado. Esto vale para Paysandú-Fray Bentos, para Fray Bentos-Nueva Palmira y valdría para Nueva Palmira-canal de acceso y para el canal de acceso hasta el Pontón de Recalada. Este es un tema sumamente importante.

Con esto contesto varias de las preguntas que hacía el señor Diputado Castromán Rodríguez, como la política para cobro de peaje y dragado, y los costos en que se incurriría. La pregunta relativa a si en el río Uruguay existe algún estudio de planificación sobre la necesidad de fomentar su uso, la acabo de contestar; estamos hablando de profundización del dragado.

En cuanto a si existe dentro del Ministerio un plan nacional para las actividades de dragado, debo decir que están fundamentalmente vinculadas a los puertos deportivos o a otros en los que el Ministerio tiene jurisdicción. Los dragados que hemos estado haciendo en los últimos años han estado vinculados al puerto de Carmelo, que tiene algunas dificultades, al de La Paloma, donde se hicieron ciertas extracciones, y a algunas otras actividades de dragado puntuales que hemos hecho en distintos lugares. Para eso se utilizan las dragas del Ministerio, adecuadas para el trabajo menor; no son dragas autoportantes ni de gran volumen como las que cuenta la ANP o las que están trabajando en el río.

En realidad, se hace un monitoreo de las vías navegables que forman parte de los accesos a los puertos bajo jurisdicción del Ministerio y se verifica si hay algún inconveniente. Si lo hay, la ingeniera organiza su batallón de dragado y hace alguna incursión. CARU está interesada en mejorar las condiciones de navegabilidad del río. Lo primero que tiene CARU por delante, es una buena tarea, que todo el mundo usa, no solamente los que utilizan más profundidad sino los que usan poca. Me refiero a la tarea de balizamiento. El río no está balizado. Hay que tener en cuenta que el balizamiento lo usa la navegación diurna y nocturna, los barcos grandes y los chicos. Todos deberían estar pagando un canon por concepto de servicio que le presta el balizamiento, porque es una seguridad que le da al que navega que, además, le permitiría navegar de día y de noche, lo que no es un tema menor. Ese debería ser un primer paso: tratar de lograr un buen balizamiento del río.

Después, tendría que analizar qué cosas se pueden hacer para mejorar los distintos puntos que el río puede tener. Nos podríamos plantear qué es lo prioritario. Por ejemplo, Casablanca es un tipo de apuesta a mejorar las condiciones de acceso a Paysandú como lo es profundizar Barrizales, Punta Caballos, que es aumentar la capacidad de los buques. Otras alternativas que ha manejado CARU como iniciativa para el río en materia de navegación son estaciones de transferencias u otras actividades.

CARU no depende de nosotros sino que tiene su dependencia del Ministerio de Relaciones Exteriores. Por lo tanto, no estoy en condiciones de saber si CARU presentó o no a FONPLATA. Seguramente, el Ministerio no recibió comunicación en ese sentido.

Con relación a si el Ministerio estableció un convenio con ANCAP, debo decir que no. En su momento, cuando estábamos estudiando el tema -de esto hace aproximadamente seis años-, recibimos una manifestación de parte del entonces Presidente de ANCAP, economista Ache, en el sentido de estar dispuesto a una colaboración del orden de los US$ 500.000 para el mejoramiento de la vía navegable entre Paysandú y Fray Bentos. Seguramente, esta cantidad no era suficiente para atender el dragado de apertura ni de Almirón ni tampoco de Casablanca. Era aproximadamente un 10% o un 15% de lo que se requería para poder habilitar cualquiera de las dos alternativas.

Con esto he dado respuestas a las preguntas sobre el dragado.

SEÑOR CASTROMÁN.- Creo que el señor Ministro maneja con buen criterio los números. Nuestros asesores nos han informado bastante parecido. La diferencia está en que cuando se inaugura la terminal logística de M'Bopicuá el Presidente de la República, con total derecho y mucha contundencia refiere al dragado del río. Dijo que se iba a ocupar personalmente así como de la reconversión del ferrocarril. Tengo en mi poder un recorte de prensa.

Por otro lado, el señor Ministro habló de la necesidad de una licitación. Se llamó ahora a una licitación pública internacional para poner en condiciones todo el tendido de vía férrea -1.100 kilómetros- para tener un servicio que permita que el país tenga mayor desarrollo productivo y de transporte.

El 7 de agosto de 2001 el señor Ministro habló en la prensa de la necesidad de conquistar Las Misiones. Entre otras cosas, el señor Ministro habló del tema del transporte multimodal y la complementación y dijo que vivíamos de espaldas a lo que la naturaleza nos había dado, como los ríos o el mar. Puedo entender que hable de los pro y de los contra, pero la posibilidad real y el anhelo de los empresarios privados y del Estado es tener los pasos en buenas condiciones para permitir complementar lo que quizás pueda ser un sueño.

El señor Ministro era una especie de adelantado porque ya en el 2001 hablaba de la conquista de Las Misiones, recreando la vieja idea artiguista de federalismo. Nos parece que de cualquier manera deberíamos ver la forma de solucionar el tema. Podrán ser los privados, complementados con el Estado, quienes se ocuparán de dragar espacios. El señor Ministro sabe mejor que yo -además, acá hay gente idónea y técnicos universitarios- que los espacios no son los 60 kilómetros que hay entre Barrizales y Punta Caballo -si mal no recuerdo- sino que son tres kilómetros en un lugar y tres y medio en otro. Se trata de soñar con un país diferente, productivo, donde la madera que vale US$ 30 la tonelada pueda tener el valor agregado y salir por los puertos del litoral, así como un montón de producción gramillera, fruta, etcétera.

Las explicaciones del señor Ministro pueden ser compartibles desde el punto de vista de los números en cuanto a que quizás el Estado hoy no esté en condiciones. CARU es el que tiene la obligación pero deberíamos seguir insistiendo de buscar alternativas y posibilidades en esta coyuntura, y más allá de algunas diferencias con nuestros hermanos argentinos podemos tratar de solucionar civilizadamente esta situación que creo será beneficiosa para todos y que nos compromete a trabajar en ese sentido.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE, COMUNICACIONES Y OBRAS PÚBLICAS.- Con relación al tema puertos, creo que en este tiempo hemos tenido una política portuaria sumamente agresiva. No ha dado muy buenos frutos y la demostración más clara de esa política portuaria es que el drama de los puertos de este tiempo de crisis ha sido que cuando todo se cataclismaba los puertos no crecían.

Los puertos venían acostumbrados a un nivel de crecimiento realmente espectacular desde el procesamiento de la Ley de Puertos en adelante. Tenían una tasa anual de crecimiento del orden del 10,5% promedio, algo que quisiéramos pasara en todos los órdenes de la vida del país.. Ese crecimiento se detuvo en el año 2002 en plena crisis. El problema fue que se mantuvo más o menos constante o en algunos rubros tuvo un crecimiento del orden del 4% y no aquel 10,5% anual. En algunos años no tan lejanos -año 1998- hubo crecimientos del 15% anual. Hay que tener en cuenta que cuando decimos que algo en la economía crece el 5% anual, le llamamos tasas de crecimiento asiáticas. Realmente fue asiático por lo vertiginoso del crecimiento.

Esa idea, que no es nada nuevo, es lo que tratamos de potenciar con las distintas acciones en los diferentes puertos en sus diversas especializaciones, porque cada puerto tiene lo suyo. ¿Qué es Nueva Palmira? Es la interfase entre el gran sistema fluvial de la Cuenca del Plata y el Río de la Plata o el océano; desde allí hacia

el norte van barcazas. De allí hacia el sur no pueden circular las barcazas porque con olas como las que hay en el Río de la Plata se desarmarían antes de llegar a Carmelo. Esa es su ventaja comparativa.

¿Cuál es la ventaja comparativa de Montevideo? La de Montevideo es que tiene el puerto más profundo dentro del Río de la Plata y más exterior. Además, está vinculado al mercado de la zona más poblada y más rica del Uruguay, la palangana del sur. A su vez, es un enclave que por sus conexiones, por sus carreteras, por sus vías ferroviarias y demás, se conecta muy bien con el sur de Brasil y con Argentina. Montevideo ha tenido, también, una política de desarrollo, de competencia y de muchos elementos que se resumen en precio, calidad y seguridad.

En cuanto al precio, Montevideo era el doble de caro de los puertos de la región y hoy es la mitad del precio de Buenos Aires y cuatro veces menos que los puertos de Brasil. El factor calidad, entre otros, puede ser el compromiso de que en veinticuatro horas un contenedor que baja en el Puerto de Montevideo es despachado a cualquier destino. Esa misma operación en Argentina demora una semana y en los puertos de Brasil entre catorce y veintiún días.

El tercer elemento importante es el de la seguridad y mucho más importante va a ser a partir de julio de 2004, cuando las normativas de seguridad mundiales aprobadas por la Organización Marítima Internacional sean sumamente estrictas.

El puerto de Montevideo tal vez haya sido el buque insignia del sistema portuario.

¿Cuál es el otro puerto? La Paloma. ¿Qué es La Paloma? La Paloma busca hacer lo que plantea Montevideo, pero llevarlo a cabo más afuera. Se trata de llegar a las profundidades que maneja Montevideo para trabajar con las mercaderías que se mueven en los buques de mayor tamaño, particularmente los graneles minerales, los agrícolas y líquidos. Esos son elementos importantes.

Todos estos puertos tienen un "hinterland" propio. Nueva Palmira tiene su "hinterland" que va desde Paysandú hasta Colonia o San José, vinculado con los graneles agrícolas de soja y de cebada. Seguramente, dentro del "hinterland" tienen una cuota de este nuevo actor que es la madera. Montevideo tiene otro "hinterland"; hablamos de la importación y exportación. Después tiene el "hinterland" regional del comercio de tránsito

La Paloma tiene un "hinterland" local con chips de madera y arroz. En esos elementos encuentra su punto de equilibrio.

¿Cada uno de esos puertos quedan reducidos a ese interés? No; todos esos puertos tienen otras potencialidades que no son solamente las de mover las cargas que tradicionalmente mueven, sino las de interfase fluviomarítima. Por ejemplo, podría haber transferencia de soja boliviana o paraguaya hacia los grandes buques. Pero en ese mismo puerto se puede estar moviendo carga general que utilice las barcazas para el retorno hacia la América mediterránea. El Puerto de Montevideo tiene otras cosas que no son solamente las de su "hinterland" directo. Estoy seguro de que La Paloma será un puerto de complementación de carga de los graneles agrícolas de esta región que van a salir con barcos de treinta y dos pies; todos los que precisen más de treinta y dos pies para estar bien cargados, deberán buscar el puerto que tendrá cuarenta y cinco pies, y que está en la salida.

SEÑOR DOMÍNGUEZ.- Hasta ahora no he encontrado opiniones que sean concordantes con la opinión del señor Ministro en cuanto a la profundidad del puerto de La Paloma. Tanto la Armada Nacional como otros observadores calificados con relación a ese puerto dicen otra cosa. Digo esto porque el señor Ministro insiste en que allí habrá un calado como para barcos de mayor porte. El planteo que he escuchado es que el calado tenemos que encontrarlo a doscientos o trescientos metros. Quiere decir que deberíamos tener un puerto con una salida hacia fuera para encontrar el canal adecuado; esto implica que las dársenas estén muy limitadas.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Tal vez el señor Diputado no está familiarizado con el proyecto del puerto. El puerto tendrá una cinta transportadora que saldrá de la costa y que se adentraría 1.500 metros dentro del mar. Algo parecido a lo de Nueva Palmira, pero con mayor extensión; esta cinta llegaría a la isobara de quince metros. Evidentemente que esto implicará

restricciones operativas dado que cuando haya tormentas no se podrá operar; tampoco se puede operar en la boya petrolera cerca de allí. No hay obras de protección.

Este proyecto tendrá como gran mérito poner a La Paloma dentro del mapa portuario mundial; hoy La Paloma podrá existir en el mapa turístico. Para ello, hicimos una orientación del proyecto de tal forma que no inhibiera el desarrollo del otro proyecto portuario de aguas protegidas, que es al que hace referencia el señor Diputado; cuando habla de las dársenas está haciendo referencia a las aguas protegidas. Este proyecto no inhibe el desarrollo del otro. Pero creo que este potencia la otra obra porque lo pone en el circuito por el que La Paloma empieza a ser una escala. Tendrá quince metros -no encontramos esta profundidad en otro lugar del Río de la Plata ni en su zonas inmediatas- e, inclusive, podría llegar a tener dieciocho metros con una extensión adicional de la cinta. Ello permitirá algo muy interesante. La gente que plantea este proyecto -esto es una iniciativa privada- lo hace por el máximo, es decir, por cincuenta años. El tema es que este asunto va a tener una posibilidad de movilizar los graneles minerales que en la actualidad no se movilizan, precisamente, por las dificultades de calado que tiene está región; no hay ningún puerto con la profundidad suficiente.

Ese puerto va a permitir traer a su cola una cantidad de otras cosas que van a ser muy positivas. Omití decir que también los puertos del litoral encuentran, hoy, su razón de ser en lo que es la proximidad a la zona forestal; ese es su hinterland propio. No deberían estar pensando en limitarse a esa actividad. No olvidemos, por ejemplo, que están con una conexión internacional, con el Puerto de Fray Bentos al lado, o una conexión ferroviaria en Salto Grande. Por lo tanto, esos puertos deberían estar orientados a captar cargas de la Mesopotamia, cargas que vayan hacia allí o hacia el norte argentino.

En la visión que dimos mostramos una acción bastante agresiva en cuanto al tema portuario. Ahora bien, si pasamos, por ejemplo, por el Puerto de Paysandú, comprendo que las fuerzas vivas estén interesadas, pero recordemos que durante cuarenta años ese puerto no movió una tonelada. En el año 1999 movió 27.500 toneladas, en el 2000, 35.000 toneladas, en el 2001 30.000 toneladas, en el 2002, 40.000 toneladas, y en el 2003, 29.000 toneladas. O sea, está claro que en ese puerto lo que puede haber es la aspiración de mover más toneladas. No cabe ninguna duda de que por el Puerto de Paysandú se han movido más toneladas en cualquiera de los años que mencioné que en los cuarenta años anteriores.

SEÑOR DOMÍNGUEZ.- Cuando comenzó en este momento no pude atender, entonces, pediría que aclare si está hablando exclusivamente de la madera.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Estoy hablando de carga, y no cuento la de ANCAP. Me refería al Puerto de Paysandú.

En el puerto de Nueva Palmira, que también ha tenido un crecimiento impresionante en materia de carga, con Barranca de los Loros, nuestra participación, además de dar una mano al Ministerio de Economía y Finanzas, fue la preocupación de que hubiera allí un proyecto portuario, porque en realidad era un régimen de zona franca, y la Dirección de Zonas Francas planteaba un llamado a usuarios, y este podía ser un llamado para alguien que hiciera un galpón o para un usuario que hiciera un puerto. Nuestra preocupación fundamental fue dejar constancia -inclusive, lo hicimos formalmente en las actas de reunión- de que al Ministerio de Transporte y Obras Públicas le resultaba fundamental que hubiera un proyecto portuario. Afortunadamente las tres empresas que se presentaron tenían proyectos portuarios, con lo cual nuestra injerencia en ese tema quedó básicamente terminada. Hoy, estamos participando con zonas francas en virtud de que hay determinadas coordinaciones que es necesario realizar. Por ejemplo, para que se pueda hacer un puerto la zona franca tendrá que ser titular de un álveo de aguas sobre el Río de la Plata que otorga el Ministerio de Transporte y Obras Públicas a la Dirección de Zonas Francas, como lo tiene otorgado para las áreas de navío.

Hacemos una tarea de apoyo al Ministerio de Economía y Finanzas, pero sobre las vicisitudes de ese llamado, sobre quiénes se han presentado, las condiciones y cuál fue la posición, no nos corresponde opinar. Fue importante saber que Barranca de los Loros iba a tener un proyecto portuario.

Con relación a la explanada no veo motivos para hacer serias críticas. He recibido algún informe sobre las obras realizadas. Allí se perfila prácticamente como natural una línea que podríamos llamar la del frente fluvial, que es una línea que uno puede prolongar desde el muelle de barcazas de navíos hasta el frente

fluvial, y si no hubiera tenido la impermeabilidad que tiene el muelle público, tal vez, también a este. No veo problemas.

En cuanto a la excavación no noté problemas; lo que vi fue un desmonte que se estaba haciendo en un lugar bastante alto, donde se retiraba material de relleno para colocar. Pero esto correspondería a otra área.

En cuanto al puerto público de Nueva Palmira, está claro que ese muelle de ultramar compartido entre barcos graneleros y no graneleros genera una disputa sobre el espacio bastante compleja. Está claro que cuando en el transbordador viene un barco granelero y ocupa el muelle, en realidad, ocupa casi todo el muelle, por lo que si a la otra pata corta viene otro barco, habrá que entrarlo con calzador, y si todavía en navíos hay otro barco, es mucho más complejo. Por lo tanto, ese muelle sirve para pequeñas embarcaciones o para carga general. Lo que está desarrollando en su parte es un muelle de carga general; por lo tanto, lo lógico parecería especialización de los muelles. Entonces, el nuevo muelle moverá carga general, el muelle público moverá graneles, navíos y Barranca de los Loros también moverá graneles. Cada uno sacará ventaja del régimen que tiene ya que hay distintos; o sea, tenemos tres instalaciones portuarias en régimen de zona franca y una en régimen de puerto libre.

En cuanto a la ampliación, en este tiempo, dado que el mercado no estaba muy atractivo ¿qué sucedía? Los privados no querían hacer el muelle de carga general; querían ampliar un poco el muelle público de carga general y, a su vez, mucho más querrían que el Estado fuera quien hiciera la inversión. Por lo tanto, ellos tendrían el goce y no el costo, lo cual es algo muy interesante. Esta opinión es del Ministerio, aunque tal vez, no compartida en algunos casos con las autoridades de la Administración Nacional de Puertos. Esta es la opinión del Ministerio, en algunos casos no compartida por la Administración Nacional de Puertos. No parece muy razonable que, justamente por los problemas de interferencia entre los dos muelles graneleros -el público y el de Corporación Navíos-, la proa del granelero instalado en Corporación Navíos invada el muelle público. Corporación Navíos tuvo que cambiar todo su sistema de carga, haciendo que los transbordadores fueran móviles a lo largo del puerto de atraque. Cuando hicieron las inversiones para que su barco no invadiera el muelle público, ahora queremos ampliar este muelle para que invada el privado. Eso no me parece razonable. Si no hubiera solución habría que estudiarlo; pero como hay una solución, que es la que está llevando adelante el emprendimiento de Frigofruit, creo que no es necesario.

SEÑOR DOMÍNGUEZ.- Tal vez no sea necesario entrar en detalles. En general, el tema de la extensión no es compartido, pero me parece que el gran problema del puerto del Estado, que es el que nos interesa más, es el que le genera la cinta transportadora. En el brazo derecho no puede existir nada más que el succionador del grano, que lo deposita en los barcos. Eso tiene una serie de cuestionamientos desde el punto de vista técnico que en este momento no recuerdo exactamente. No soy idóneo en el tema, que es de ingenieros, pero estamos aquí para saber y hacer una crítica más concienzuda al respecto.

Si el puerto privado empieza a funcionar con la carga general, nos parece que se está limitando al puerto del Estado. La idea de empezar a paletizar el citrus se transformó en la posibilidad de traer contenedores; incluso ya se está hablando de alguna grúa pórtico o un poco más chica. De todas maneras, la paletización va a hacerse a través de contenedores más chicos. Podemos decir que los emprendimientos privados están bien, pero no deben lesionar las posibilidades que podía haber tenido el otro si no estuviera limitado por algunas cuestiones técnicas con relación a la cinta transportadora.

La otra pregunta es si Frigofruit va a tener una "T" que va a ser el pasillo de los tres o cuatro puertos.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Efectivamente.

Quiero destacar algo que, tal vez, el señor Diputado no tiene presente. La Ley de Puertos consagró que el tema portuario es de carácter privado; el Estado actúa solo subsidiariamente. La ley encargó el tema al sector privado.

El señor Diputado hablaba del puerto público. Lo queremos tener allí como un espacio de reserva frente a alguna práctica que pudiera no ser la más adecuada en el mercado, pero está claro que la Ley de Puertos estableció que los agentes en el puerto pertenecen al sector privado. El sector público lo es solamente en forma subsidiaria, cuando en el sector privado no hay quién ofrezca determinado servicio.

SEÑOR DOMÍNGUEZ.- Esto no quiere decir que la ANP pase a ser un organismo de utilería; yo creo que tiene una incidencia muy grande.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Yo no creo que sea de utilería porque tiene otros cometidos asignados por la ley. El esquema de puerto propietario, que es el que la ley consagró para la ANP, significa que desde el punto de vista de la tierra y de la operación portuaria esta Administración es una gran inmobiliaria en cuanto al terreno y un regulador de las actividades que se realicen dentro del puerto. Del lado del agua tiene otras tareas vinculadas con las condiciones y demás.

La ley ha sido muy exitosa y este crecimiento al cual estamos haciendo referencia tuvo lugar gracias a que hemos tenido esta ley. Los países que no han podido procesar leyes de este tipo -Brasil, Chile, o Argentina, que mejoró su sistema portuario pero no logró la condición de puerto libre- están teniendo problemas. Eso nos favorece, y por eso estamos siendo más competitivos, más seguros y dando mejores servicios.

Con relación a la playa de estacionamiento, estamos tratando de que se pongan los adoquines; la Dirección de Zonas Francas los tiene y estamos viendo si el Ministerio puede hacer un contrato con alguna empresa que efectivamente llegue a pavimentar ese triángulo.

La cinta transportadora no molesta tanto, salvo a la madera. Desde nuestro punto de vista, Nueva Palmira no sería un puerto orientado a la madera. De haber madera, la lógica sería que fueran chips que se alimentaran hacia ese lugar con otro sistema de transporte, tipo barcaza. Ahí es donde queda limitada la pata del muelle. Lo que queda corto es la "T" que va para el lado de Corporación Navíos cuando hay un barco en el puerto granelero.

Sobre el puerto de La Paloma ya pasamos revista. Después tenemos la extensión del muelle de Fray Bentos dentro del quinquenio; en más lugares no puede estar. Está establecido en la ley de Presupuesto y en la Megaconcesión. Alguien en algún momento va a preguntar por qué en un proyecto sobre carreteras está metido un proyecto de puertos. Pero es un compromiso que se ha tomado y lo vamos a cumplir. Creo que cada vez es menos racional, porque si realmente Botnia se va a instalar con un muelle de barcazas, M'bopicuá tiene su muelle y hay dos puestos de atraque en el puerto público, desde el punto de vista de la racionalidad habría que ver si no hay otras inversiones en el área que sean prioritarias. Pero hoy está y lo vamos a hacer.

Con relación a las gestiones del Estado por el puerto de Nueva Palmira, no hemos hecho ninguna. Tal vez la respuesta al pedido de informes dio lugar a alguna confusión. Hemos puesto al puerto de Nueva Palmira como un elemento importante, y en la misma instancia del BNDS participaron las empresas privadas pidiendo financiamiento a los organismos de crédito.

SEÑORA PRESIDENTA.- Pasamos al tema de la Ruta Nº 39 entre Maldonado y San Carlos.

SEÑOR PÉREZ MORAD.- En primer lugar, quiero agradecer a la Comisión que tuvo la gentileza de concurrir al departamento de Maldonado hace pocas semanas para observar la operativa de los puertos de Piriápolis y Maldonado, este tramo de la Ruta Nº 39 que une Maldonado con San Carlos con los inconvenientes que tiene y también el empalme de la salida de la ciudad de San Carlos con la Ruta Nº 9, que son puntos críticos en cuanto a la alta frecuencia de accidentes, muchos de ellos fatales, y quienes sobreviven tienen una alta incidencia de discapacidad definitiva.

Solicitamos que se incluyera este punto para escuchar al señor Ministro, porque el tramo de la Ruta Nº 39 que une Maldonado con San Carlos, que tiene una extensión aproximada de 12 kilómetros, está cada vez más poblado. Tiene dos puntos de mayor densidad de población: a tres kilómetros de la salida de Maldonado hacia San Carlos, a mano derecha, está el Barrio Hipódromo, donde viven de 2.000 a 2.500 personas en forma permanente; por otra parte, un kilómetro y medio más adelante, yendo hacia San Carlos, a mano izquierda, está la Escuela Pública Nº 66, Dionisio Díaz, donde asiste la gran mayoría de los niños que viven en el barrio mencionado y también del otro centro poblado que está pegado a dicha escuela, que se llama Canteras de Marelli, que tiene una población menor.

En reiteradas oportunidades hemos hecho reclamos acerca de la insuficiente señalización de este tramo de la Ruta, por lo que se producen una gran cantidad de accidentes -muchos de ellos fatales- desde hace muchos años.

Solicitamos a Policía Caminera los datos acerca de la cantidad de accidentes en los últimos años y hemos visto que rondan entre los 55 y 65 por año, de los cuales una cantidad importante se dan enfrente a los centros de mayor densidad de población de estos 12 kilómetros de ruta, particularmente frente al barrio Hipódromo; muchos de estos accidentes son fatales y las personas fallecidas son entre 5 y 7 por año.

Hay que tener en cuenta que hay un subregistro a la fecha de pedirse los datos, porque los fallecidos pasan por la parte de Juzgado para darle trámite; hasta darle el fallo definitivo de fallecimiento pueden pasar muchos meses, y recién se incorpora al registro de Policía Caminera como fallecidos. De manera de que hoy, en 2003, puede haber cero accidentes con personas fallecidas; sin embargo, hubo personas fallecidas.

A estas consideraciones debemos sumarle los reclamos que hemos hecho en estos años en forma persistente al Ministerio por la falta de demarcación adecuada de estos 12 kilómetros de la Ruta y la falta de señalización mínima, básica, elemental al acercarnos al Barrio Hipódromo y Canteras de Marelli.

Yendo hacia San Carlos no existe ningún cartel que indique bajar la velocidad, ni una cebra que permita el paso de los peatones; tampoco hay iluminación ni cartelería alguna que indique precaución y descenso de velocidad, por lo cual los vehículos circulan a la misma velocidad que cuando transcurren por los otros kilómetros de esa porción de la Ruta Nº 39.

A eso tenemos que sumar que no hay iluminación por lo menos frente al barrio Hipódromo y a Canteras de Marelli, que son lugares sumamente peligrosos. Nosotros, que transitamos todos los días, como mínimo dos veces, yendo a San Carlos y volviendo de San Carlos -ya que vivimos en Punta del Este-, podemos decir que de noche cruzan peatones; hay un hogar de ancianos frente al Barrio Hipódromo y también salen del barrio vehículos sin la debida iluminación, lo que es responsabilidad de otra índole, por supuesto; pero es la realidad. Esto amerita, naturalmente, una iluminación en ese tramo de la ruta. Entiendo que por la densidad de población de las ciudades de Maldonado y de San Carlos, algún día ese tramo de la ruta debería estar iluminado en sus 12 kilómetros, porque estamos seguros de que así se disminuiría sensiblemente la cantidad de accidentes.

Además, se precisa una senda peatonal porque los padres cuando llevan a sus hijos a la escuela, que dista un kilómetro y medio, no tienen una banquina suficiente para transitar. En algunos tramos, si alguien tiene que tiene que cambiar una rueda de un coche, no tiene lugar físico adecuado para hacerlo. A su vez, se necesita una senda peatonal para poder caminar o cuando son llevados en bicicletas o en motos, lo que disminuiría sensiblemente el riesgo para esos niños y sus padres.

Por todas estas consideraciones, por la alta incidencia de accidentes, hemos hecho solicitudes en muchas oportunidades al Ministerio a través de intervenciones en esta Cámara en la media hora previa o de exposiciones escritas, porque es inquietud permanente de los vecinos. Hasta la fecha, no hemos obtenido eco materializado en algún tipo de señalización, pero reconocemos que después de que la Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas de esta Cámara tuvo la gentileza de visitar nuestro departamento para ver, entre otros puntos, este tramo de la Ruta Nº 39, en los últimos días se produjo un repintado de las líneas demarcatorias laterales de la ruta y de la línea interrumpida central, y nada más. Pero no se ha instalado cartelería de señalización, ni hubo planteos de iluminación, ni de cebra para el cruce de peatones, ni de sendas peatonales que, repito, son absolutamente necesarias.

Lo solicitado es lógico y natural por la densidad de población de la zona y por los accidentes que hay, pero nos crea una profunda sorpresa y desagrado ver que no existe respuesta a nivel del Ministerio de Transporte y Obras Públicas con respecto a realizar obras que no son de alto costo, pero sí son de alto valor en el sentido de las vidas que estamos seguros de que se pueden salvar.

Llevamos a la Comisión para que viera "in situ" la seria dificultad que existe, lo que explica la incidencia de accidentes de tránsito en la curva de la Ruta Nº 9, cuando empalma a la salida de la ciudad de San Carlos frente a la escuela de apicultura; esa curva es de alta velocidad y está en una parte elevada. De manera que la persona que sale de San Carlos o la que quiere ingresar por el trébol a dicha ciudad, se encuentra súbitamente con que tiene que mirar hacia un lado y otro, pero cuando mira hacia un lado, del otro ya está viniendo otro

vehículo. Esta fue la causa de que se produjera una alta cantidad de accidentes. Tanto es así que por esas casualidades de la vida -y no tan casualidades-, el mismo día en que asistimos con la Comisión, 10 minutos antes se había producido en ese punto un accidente, afortunadamente no fatal.

Pensamos en la posibilidad de instalar un semáforo o buscar alguna forma de disponer la ruta para hacer un ingreso o egreso más gradual al empalme con la Ruta Nº 9, como una forma también de evitar los accidentes.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- En primer lugar, la Ruta 39 es un buen ejemplo de las cosas que no deberían hacer las Intendencias, que es transformar las rutas en avenidas. Las rutas son rutas y deberían tener la circulación que les corresponde. El gran problema es cuando una ruta se transforma en avenida y a ambos lados se empieza a hacer el desarrollo urbanístico; después aparece la interferencia de la ruta con la población. Ahora bien, ¿quién estaba primero: la ruta o la población? Lo primero que estuvo fue la ruta; la Ruta 39 estuvo mucho antes de que hubiera ciudad alrededor.

Cuando se desarrolló la ciudad, quienes se tienen que ocupar del ordenamiento territorial, no lo hicieron y, por lo tanto, no hubo calzada de servicio, no hubo puntos de concentración de cruces, no hubo iluminación en los empalmes, no se organizó la vía; no nos ocupamos de que no tuviéramos los servicios de un lado y la urbanización del otro, para no fomentar los cruces y las interferencias. Esos son los problemas que hoy en día estamos viviendo en todos estos lugares; en este caso, estamos hablando de Maldonado, pero podríamos decir lo mismo sobre distintos lugares del país en los que parecería que la ruta es la responsable del problema de interferencia urbana que, en realidad, está generado por un inadecuado uso de la tierra. Lo que está claro es que en todos los lugares es necesario pasar frente a un señor que va a más distancia; el señor que va a Aiguá lo que no quiere es salir por la avenida sino por la ruta que allí lo conduce.

Hoy la situación ya la tenemos creada y la tratamos de paliar a través de actuaciones que hace el Ministerio de Transporte y Obras Públicas; realmente, a esta altura no debería estar haciendo actuaciones en ese tramo de la ruta, pero lo sigue haciendo en virtud de que no ha podido concretar el pasaje de ese tramo de la jurisdicción nacional a la municipal, porque eso ya es una avenida. En este caso debería estar sucediendo lo mismo que con la avenida Giannattasio o con la salida de Montevideo por la Ruta 8, que son verdaderas avenidas de las ciudades y ya deberían estar incorporadas a la trama ciudadana. Sin embargo, hemos estado trabajando con la Intendencia Municipal de Maldonado y también por nuestra parte.

La Intendencia Municipal de Maldonado tiene pendiente un trabajo de iluminación en la Ruta 39 -tal vez, no le dio cumplimiento por las dificultades que todos hemos tenido- y, además, un tema de semaforización en algunos cruces; creo que nadie tiene dudas de que son dos fenómenos netamente urbanos. Cuando uno precisa iluminar o semaforizar una ruta es porque está ante un claro problema urbano.

Por otro lado, en la parte de nuestra ruta hemos estado haciendo mejoras que, quizá, pasaron inadvertidas al señor Diputado Pérez Morad. Tengo aquí la última actualización de señalizaciones hecha en el mes de mayo; repusimos la totalidad de las señalizaciones informativas, preventivas de peligro y demás en el tramo de San Carlos y Maldonado. Tal vez, como esto es una reposición de señales ya existentes, no notó que eran nuevas, que se sustituyeron las viejas.

También hemos estado haciendo un mejoramiento de la demarcación -tal vez a eso se refería el señor Diputado Pérez Morad-, más allá de la situación muy apretada en la que estamos; ha tenido un costo de $ 400.000 el repintado de las líneas de eje, de reborde y de algunas otras superficies, en tiempos más recientes.

Por lo tanto, estamos trabajando. Hemos acordado con la Intendencia para que pueda hacer esto y ha tenido dificultades; esperemos que el repunte de la temporada le genere ingresos para que pueda cumplir con su parte. No obstante ello, no quiero dejar de hacer algunas reflexiones.

Comprendo que el Diputado, que es de esa zona, se encuentre particularmente sensibilizado, pero yo soy Ministro de todo el país. Dentro de mis competencias, tengo que atender las distintas situaciones que hay dentro del territorio nacional. En cuanto a los índices de peligrosidad, recuerdo bien que, a raíz de un pedido de informes o de una intervención que realizó el señor Diputado Pérez Morad, me tomé el trabajo de ir a mirar los datos para ver qué sucedía con la Ruta 39 con relación a otras. Creo que se encontraba en el puesto

ochenta; o sea que había setenta y nueve tramos en el país de mayor peligrosidad. Se podrán imaginar, entonces, que en un marco de recursos estrechos como en el que estamos, hemos tratado de atender las prioridades, los lugares que tienen mayores índices de accidentalidad y de mortalidad. Estaba mirando en el registro de accidentes que lleva el Ministerio de Transporte y Obras Públicas de toda la red nacional y advertía que en lo que va del año 2003 tuvimos en ese tramo un fallecido y siete lesionados. Esto sucede en el tramo de 12 kilómetros de la Ruta 39, pero tenemos lugares en los cuales en un punto tenemos 16 o 17 fallecidos por año. Si nos fijamos en años anteriores, podremos observar lo mismo. Seguramente, allí está ese problema de interacción. Pero hay un gran elemento a tener en cuenta en este caso: en la mayor parte del tramo citado se trata de una doble vía, por lo que la gente sabe hacia dónde debe mirar. En otros lugares de las redes viales la gente no tiene la suerte de tener doble vía; tiene solo una vía y, entonces, es mucho más complejo el tema de la accidentalidad. Se debe tener en cuenta que estamos hablando de niveles de tránsito seis, siete, ocho o nueve veces mayores a los que tiene la Ruta 39 entre San Carlos y Maldonado

O sea que estamos tratando de mejorar en la medida de lo posible. Nos queda que el Intendente también haga su parte; como es de la familia, lo podremos llamar y esperamos que el año próximo pueda encarar la iluminación y la semaforización, ya que pensamos que tendrá una mejor recaudación.

SEÑOR PÉREZ MORAD.- En primer lugar, con respecto a la cartelería que renovaron y demás, quiero decir que no hay ninguna que anuncie que se debe bajar la velocidad. El señor Ministro hizo consideraciones al respecto, pero en esa zona no hay ninguna señalización que indique protección para el peatón. De manera que los carteles son los mismos, aunque nuevos; no hay carteles diferentes a los ya existentes, que indiquen mayor precaución con respecto al paso de peatones en esa zona más densamente urbanizada.

En segundo término, la Ruta 39 se extiende también al norte de San Carlos y usted hace referencia exclusivamente a los 12 kilómetros que unen San Carlos a Maldonado. Por eso explicaba hoy que muchas veces el subregistro de los accidentes fatales se produce porque tiene que pasar por el Poder Judicial para que este después definitivamente determine el fallecimiento como expediente judicial y pase a la Policía Caminera para que se lo incorpore como fallecido. Hace pocos días han fallecido dos personas en un accidente en la Ruta 39 y, naturalmente, no están registradas. ¡Quién sabe cuántos meses después figurarán en los registros! Tengo los datos que me dio Caminera, que son de los últimos años, que refieren a un promedio de no menos de cincuenta y cinco y no más de sesenta y cinco accidentes por año, en los cuales los fallecidos varían entre cinco y siete y algunas personas quedan con discapacidades definitivas. En este momento no tengo los datos en mi poder, pero sí los tenía cuando esta Comisión fue hasta el departamento de Maldonado.

Como este es un problema que, como bien decía el señor Ministro, se viene arrastrando desde hace años, quiero saber si tuvo contacto con el señor Intendente Antía; de ser así, quiero saber cuántas veces se comunicó con él y cuál fue la respuesta obtenida con respecto a la inquietud planteada en cuanto a que entiende que el tema corresponde más a la órbita municipal por el cambio de configuración de la ruta en esa zona, que a la órbita nacional. Quisiera saber qué han acordado entre ambos al respecto, si dijo que usted tiene razón y él es quien debe hacer las acciones y, de ser así, cuál es el motivo por el que no las ha hecho hasta el momento.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- En octubre de 2002 la Intendencia Municipal de Maldonado remitió a la Dirección Nacional de Vialidad una solicitud que refería al tramo del barrio Hipódromo y allí también se planteaba una iluminación y semaforización. El Ministerio de Transporte y Obras Públicas elaboró el proyecto correspondiente en mayo de 2003, que fue remitido a la Intendencia, y este es de señalización y semaforización dado que todavía está en nuestra jurisdicción y eso es lo que está a consideración de la Intendencia; supongo que se está esperando que exista disponibilidad.

Con respecto a la señalización quiero decir que en el kilómetro 10.485 hay un cartel que marca que debe circularse a 60 kilómetros por hora y otro que señala un cruce peatonal de niños.

SEÑOR PÉREZ MORAD.- Eso es frente a la escuela, en la cantera Marelli; no frente al barrio Hipódromo. El barrio Hipódromo, que tiene la mayor densidad de población, no tiene indicadores de

disminución de velocidad o señales que fijen un límite de velocidad.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- ¿En qué kilómetro está?

SEÑOR PÉREZ MORAD.- Está ubicado a tres kilómetros desde Maldonado hacia San Carlos.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- En el kilómetro 8 hay un cartel que dice "Peatones.- 60 kilómetros por hora", y es de 2,40 metros por 1,20. Es decir que los carteles están; que la gente no los respete es otra historia.

SEÑOR PÉREZ MORAD.- Creo que tendría que cerciorarse por medio de algún funcionario de que los carteles estén.

¿Dé que fecha es la información que maneja?

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Este inventario vial es de mayo de 2003.

SEÑOR PÉREZ MORAD.- Estamos en diciembre de 2003; querría que se enviara algún funcionario para comprobar si los carteles que figuran en la documentación efectivamente están.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Puede ser que lo hayan robado; eso es muy común.

De todos modos, pediremos al Jefe de la zona, ingeniero Borrelli, que mañana pase por ese lugar y si están los carteles avise al señor Diputado Pérez Morad.

SEÑORA PRESIDENTA.- Agradecemos la presencia del señor Ministro de Transporte y Obras Públicas y asesores.

Se levanta la reunión.